



RÈGLEMENT NATIONAL KARTING PISTE

REGLEMENT SPORTIF SAISON
2025

ANNEXES

Ce règlement est la déclinaison par l'UFOLEP du règlement international FIA/KARTING (Code Sportif, prescriptions spécifiques et prescriptions générales).

L'annexe sportive nationale karting et ses dispositions particulières ne peuvent en aucun cas contredire ou se substituer à l'ensemble des textes statutaires et règlements applicables à toutes les activités pratiquées à l'UFOLEP. Ces textes sont disponibles sur www.ufolep-kart.com.

Ce règlement sportif, ainsi que le règlement technique UFOLEP 2024, sont obligatoirement applicables à toutes les compétitions de kart piste pratiqués sous l'égide de l'UFOLEP. (sous peine de l'annulation de l'organisation de la compétition auprès des instances préfectorales et de la nullité de l'assurance manifestation sportive)

L'UFOLEP souhaite développer autour du karting un projet éducatif, ouvert au plus grand nombre sans aucune distinction. Chaque pilote doit pouvoir trouver au sein de l'UFOLEP la pratique qu'il souhaite et qui corresponde à ses moyens.

Sa participation aux activités proposées par son club sera toujours désintéressée.

La pratique du karting proposée peut se décomposer en deux parties.

Une partie qui propose au pilote UFOLEP d'évoluer sur les circuits, en respectant le règlement sportif technique sans aucune visée compétitive. Cette pratique est dite *liberté*.

Dans le but de favoriser les échanges, l'UFOLEP organise à chacun de ses échelons des rencontres qui vont permettre aux pilotes de se mesurer au sein de catégories fixées par le règlement technique et qui vont aboutir à des classements et basée sur les rencontres. Cette pratique est dite *compétitive*.

PROGRAMME ET RÈGLEMENT

A - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

B - PARCOURS ET DEROULEMENT

C - CLASSEMENT ET RECOMPENSES

D - SÉCURITÉ ET COMPORTEMENT DU PILOTE

E - CATEGORIES PROPOSEES

A - DISPOSITIONS GENERALES

I - APPLICATION DU REGLEMENT

• DIRECTEUR DE COURSE

Il assure le bon déroulement de l'épreuve (du début du contrôle administratif jusqu'à la fin de la remise des récompenses) en coordonnant les moyens mis à sa disposition. Il doit avoir suivi une formation complète UFOLEP et être certifié FFSA. Toutes les décisions ayant rapport avec les karts ainsi que les sanctions sportives (faits de course) sont prises par le directeur de course. Il pourra faire appel au jury. Une réclamation, pour fait de course, pourra être déposée auprès du Directeur de course dans les 10 minutes après la fin de la manche concernée. Le directeur de course peut interrompre l'épreuve à tout moment, s'il juge qu'il y a des risques et que la sécurité des pilotes et/ou du public est en danger. Il est responsable de la rédaction du rapport de clôture de l'épreuve. Pour les finales nationales,

le directeur de course est désigné par la commission nationale kart Piste.

. LES OFFICIELS

Tous les officiels (directeurs, commissaires de piste, commissaires techniques, chronométrateurs) doivent impérativement être détenteurs d'une licence UFOLEP (officiel, ou pratiquant R6) en cours de validité. Tous les officiels (sauf les chronométrateurs) doivent être certifiés ffsa, ou recyclés (instructions ministérielles 07-114 et 10-024). Les Officiels-Pilotes. Les seuls officiels pouvant être pilotes le jour de la manifestation (sauf lors des championnats nationaux) sont les commissaires techniques. Ils sont prioritaires aux contrôles administratif et technique : cela leur permet de remplir dans les meilleures conditions les tâches qui leur sont attribuées. Un commissaire technique ne peut pas contrôler un kart d'un pilote de son club (sauf pour les amicales). Les représentants des pilotes ne participent pas aux contrôles techniques.

• JURY

Pour les finales nationales : Jury composé d'un minimum de trois personnes pourra éventuellement siéger.

Le jury comprend un nombre impair de personnes. Le jury exerce le contrôle de la manifestation dans le respect des règlements de l'UFOLEP et du règlement particulier de l'épreuve. Il est également chargé de juger toutes les réclamations présentées par les concurrents et/ou officiels ainsi que les infractions constatées par l'un des commissaires pour non-conformité ou autre, ou qui sont portées à sa connaissance par le directeur de course. Le jury peut prendre toute mesure nécessaire à l'encontre de tout pilote (hors fait de course) ou officiel dont le comportement porterait atteinte au bon déroulement de la manifestation ou à l'image de l'UFOLEP, conformément aux procédures disciplinaires UFOLEP. Il gèrera tous les litiges sportifs et techniques. En fonction de la gravité des faits, le Jury pourra siéger en commission de discipline de 1ère instance immédiate.

• COMMISSAIRES DE PISTE

Selon leur emplacement (poste) ou fonction le jour de la manifestation, les commissaires veillent au respect des règles fixées dans un but de sécurité (principalement énoncées dans l'article D).

II - MODIFICATIONS DU REGLEMENT - ADDITIFS

Toutes les modifications ou dispositions complémentaires, après accord du comité directeur seront annoncés par des additifs,

datés et numérotés ; ils feront partie intégrante du présent règlement et les délais d'application seront fixés par la Commission Nationale Karting piste.

Ces additifs seront affichés au secrétariat et aux tableaux d'affichages. Ils seront également communiqués aux participants dans les délais les plus brefs directement.

III – CONTROLE et RECLAMATIONS

Les contrôles doivent se faire en parc fermé, ils servent à vérifier la conformité des karts. Des contrôles pourront être effectués pendant ou après la course par le contrôleur technique dans le parc fermé .

• CONTRÔLE

Outre les vérifications techniques fixées par l'organisation, des contrôles pourront être effectués après la course sur les karts. Le choix du ou des karts contrôlés est fait par le contrôleur technique en accord avec le directeur de course.

Le démontage est effectué par le pilote ou son mécanicien.

Le responsable technique du groupe national a l'habilitation pour toute intervention sur les karts.

Les personnes habilitées à effectuer des contrôles moteurs seront accréditées par le groupe national.

Un kart peut être contrôlé suite à une réclamation écrite déposée par un pilote licencié, avec une caution dont le montant est fixé annuellement (700€), dans les 30 minutes qui suivent le début d'affichage des résultats, par un pilote ayant régulièrement participé à l'épreuve (aucune réclamation ne peut être déposée par un groupe de pilotes).

Le pilote doit se présenter, avec ses équipements lors du contrôle, équipements qui pourront être à nouveau contrôlés au parc départ (prégrille).

En cas d'infraction à la loi sur le sport ou aux présents règlements, il sera fait appel au jury. En cas de litige, le jury se réserve le droit de faire contrôler le kart en question dans un atelier de son choix, en présence d'un commissaire technique et du directeur de course. Dans le cas où aucune anomalie ne pourrait être décelée sur le kart concerné, le pilote ayant posé réclamation supportera seul les frais de démontage, remontage et transport, le montant de la caution servant à régler tout ou partie des frais, les éventuels frais supplémentaires lui seront facturés.

Dans le cas où le contrôle se révélerait positif, le propriétaire du kart faisant l'objet de la réclamation supportera seul tous les frais

(transport, démontage du kart, déplacement des officiels) ; son kart lui étant restitué, non remonté, contre paiement intégral des frais ; dans ce cas, la caution sera restituée au plaignant.

Tout pilote qui refuserait de se soumettre au contrôle technique se verrait disqualifié et convoqué en commission disciplinaire.

Tout pilote disqualifié pour non-conformité technique ou pour faits sportif perdra tous les points dans tous les trophées auxquels il participe.

Toute décision prise par le jury est souveraine et ne préjuge pas des éventuelles sanctions prononcées par les (la) commissions de discipline karting piste.

• RECLAMATIONS

Toute réclamation devra se faire par écrit et être remise au Directeur de Course selon les modalités prévues dans les règlements administratifs et sportifs internationaux et nationaux.

Les réclamations sur une erreur de temps ou de classement devront être présentées 10 minutes après l'affichage des résultats sur le tableau d'affichage officiel pour les manches et 30 minutes après l'affichage officiel des résultats pour les finales . Ces réclamations se feront sans frais.

Pour toutes les autres réclamations, il sera demandé un chèque dont le montant est fixé à 700€ , montant qui ne sera pas restitué si la réclamation est jugée injustifiée.

Seul un concurrent engagé peut porter réclamation.

La réclamation contre la validité d'un engagement doit être présentée au plus tard 30 minutes après la fermeture des opérations de vérifications. Elle devra être accompagnée d'un chèque, non restitué si la réclamation est jugée injustifiée.

Les réclamations sur les pénalités autres que celles infligées par le Directeur de Course, devront être adressées à l'organisateur du Trophée par courrier recommandé sous 48 heures accompagnées d'un chèque de caution de sept cents euros.

IV – PENALITE

Le choix des pénalités sportives relève uniquement du Directeur de Course. Pendant le déroulement de la course et du Jury de la course

pour les finales nationales sur réclamation ou problèmes divers.

Un avertissement peut être attribué aux pilotes dès les essais libres. La liste des pénalités est consultable sur le site de l'UFOLEP

V - ABANDON

En cas d'abandon, il est impératif que le pilote prévienne la direction de la course (directeur de course ou (chronométrateur) par tous les moyens et ce dans les plus brefs délais.

Le non-respect de cette importante clause de sécurité et de discipline entraînera des sanctions disciplinaires conformes aux règlements disciplinaires de l'UFOLEP.

Un pilote ayant abandonné devra obligatoirement quitter l'épreuve.

VI - ENGAGEMENTS

Pour chaque épreuve, chaque pilote devra renseigner directement ou par l'intermédiaire de son club le formulaire d'inscription accompagné du règlement à l'ordre et à l'adresse du club organisateur dans le délai fixé par ce dernier. Le montant maximum du droit d'inscription pour participation aux frais de sécurité est publié annuellement dans les règlements nationaux UFOLEP.

L'organisateur est en droit de refuser toute inscription reçue après la date limite ou prise le matin de l'épreuve.

Aucun engagement ne sera pris par téléphone ou par fax. Tout pilote refusé sera remboursé.

Le jour de la manifestation, le pilote doit se présenter en personne au contrôle administratif pour l'inscription avec sa licence. Tout pilote mineur, doit se présenter avec son tuteur (représentant légal), lui aussi titulaire d'une licence UFOLEP.

L'organisateur devra fournir aux pilotes inscrits et aux officiels le plan d'accès et le règlement particulier de l'épreuve.

VII - EQUIPEMENT OBLIGATOIRE

Afin de pouvoir pratiquer le karting piste sur les circuits UFOLEP, il vous faudra revêtir quelques équipements, et ce, dans le principal but de vous protéger.

Vous trouverez donc ci-dessous, la liste des équipements obligatoires à porter en loisir comme en compétition.

Le casque doit être de type intégral et aux normes NF, CE, CIK / FIA. Il doit être adapté à la tête du pilote, correctement attaché et la visière doit être fermée en piste.

La minerve ou tour de cou adapté au karting, protège le cou du pilote en cas de chocs. Elle est obligatoire pour les catégories MINI et JEUNE et fortement conseillée pour les autres catégories.

Le protège côtes est obligatoire pour les catégories Mini et Jeunes. Il est toutefois fortement conseillé pour la pratique du kart piste.

Les gants protègent les mains du pilote et apportent un confort de pilotage ils doivent être en bon état.

Une combinaison recouvrant tout le corps, bras et jambes, en bon état et homologuée FIA / KARTING. Par temps de pluie une combinaison pluie peut être utilisée par-dessus, rappel le turbot viseur sur casque est interdit.

Les chaussures montantes doivent impérativement recouvrir les chevilles.

B - PARCOURS et DEROULEMENT

I - PARCOURS

• PARC COUREURS (STANDS)

Il est interdit au public. L'affichage de cette interdiction est obligatoire. Son accès est autorisé aux officiels et aux licenciés.

Chaque pilote dispose sur le paddock d'un espace lui permettant de faire le plein, et intervenir sur la mécanique du kart. Cet espace ne doit pas être fermé intégralement et accessible aux officiels. Il est formellement interdit de fumer dans les stands.

Toutes les dispositions devront être prises par les organisateurs, pilotes et assistance afin de préserver l'environnement de ces sites, selon les règles établies dans l'agenda 21 de l'UFOLEP (cf annexe).

• ENCEINTE DU CIRCUIT

Seuls les officiels reconnus et identifiables (tenues, brassards, badges...) par l'organisateur ont le droit d'être dans l'enceinte du circuit. Si un photographe ou un journaliste est présent le jour de la manifestation, il doit être autorisé par l'organisateur, pour être couvert en cas d'incident. Il ne peut exercer qu'avec l'accord du directeur de course aux emplacements qui lui sont désignés.

II - DEROULEMENT

• DURÉE

Elle est prévue pour chacune des catégories et spécifiée dans le règlement particulier de l'épreuve.

En cas d'incident la procédure SLOW pourra être appliquée si l'incident nécessite l'arrêt de la

course au drapeau rouge, alors la position du tour précédent sera validée si au moins 75% de la course a été effectuée, sinon, un nouveau départ sera effectué.

• DEROULEMENT D'UNE MANIFESTATION KART UFOLEP

Toute manifestation doit se dérouler sur un circuit homologué par la FFSA et par la Préfecture concernée. Toute manifestation doit être autorisée par un arrêté préfectoral spécifique (Toute demande d'autorisation d'une manifestation doit être adressée au Préfet, conformément à l'article A331-18 du code des sports) Les manifestations peuvent se dérouler sur une ou deux journées ou encore en nocturne à condition que la sécurité soit complète pendant toute la durée de l'épreuve.

L'organisation du déroulement (contrôles administratifs et techniques, essais libres ou chronométrés, manches, classement et remise de récompenses) est précisée dans le règlement particulier de la manifestation.

Avant le départ, tous les pilotes seront tenus d'assister au briefing du directeur de course, et devront signer la feuille d'émargement. Le pilote qui n'aura pas signé se verra interdire le départ.

Toutes les informations sur les procédures départ, changements, ravitaillements et les consignes de sécurité seront expliquées.

• DEROULEMENT DE L'EPREUVE

Il tient compte du nombre d'engagés et de l'homologation de la piste, conformément aux textes en vigueur.

Une manche ne comprend que des karts appartenant à la même catégorie (sauf si une catégorie est rattachée).

Si le nombre de participants dans les différentes catégories est supérieur au maximum autorisé, il y aura constitution de séries.

Dans le cas où il y aurait moins de 6 coureurs dans une catégorie ou groupe, les pilotes seraient rattachés, pour la journée, à la catégorie supérieure.

Aucun classement séparé ne sera effectué.

HANDIKART, un minimum de 6 coureurs est nécessaire pour pouvoir organiser une course, sinon les pilotes seront rattachés à la catégorie correspondant au type de matériel en leur possession.

Pour chaque manche, le nombre de tours est fonction de la longueur du circuit et précisé au règlement particulier de l'épreuve.

L'arrivée est jugée par le drapeau à damiers.

Sur l'initiative du Directeur de Course en accord avec le club organisateur :

- Une course exclusivement féminine peut être organisée. (Minimum 6 pilotes)

- Les catégories concernées par un classement "Gentlemen", pourra être établi de la façon suivante :

. Si inférieur à 15 pilotes gentlemen, les gentlemen seront intégrés à la catégorie, mais un classement séparé sera établi.

. Si égal ou supérieur à 15 pilotes gentlemen, les gentlemen courront séparément de la catégorie référencée.

• DRAPEAUX

La table des drapeaux est jointe en annexe.

• GRILLES DE DEPART

Aucun départ ne peut être donné sans l'autorisation du directeur de course. À tout moment le directeur de course peut demander l'arrêt d'un ou plusieurs karts. Il est formellement interdit de fumer sur la Pré grille.

• RENCONTRE NATIONALE UFOLEP

L'organisation du rassemblement national kart piste sera conforme au cahier des charges spécifique élaboré par la Commission Nationale Sportive KART PISTE UFOLEP avec leur collaboration et sous leur responsabilité

C - CLASSEMENT ET RECOMPENSES

• CLASSEMENT

Selon règlement particulier.

En fonction du classement obtenu après les manches qualificatives, les premiers pilotes seront qualifiés en finale A, les pilotes suivants en finale B etc. Un pilote absent ne sera pas remplacé et sa place restera vacante sur la grille.

La course sera arrêtée après l'arrivée du premier et tous les pilotes franchissant la ligne d'arrivée recevront ensuite le signal d'arrivée. Après avoir reçu ce signal, les pilotes devront ralentir progressivement, ne pas doubler le pilote qui le précède et rejoindre l'aire d'arrivée. Il est interdit de s'arrêter entre la ligne d'arrivée et l'entrée du parc fermé. Dans le cas où un pilote serait exclu un nouveau classement général serait établi sans tenir compte de ce pilote.

. RECOMPENSES

Les récompenses financières attribuées aux pilotes sont formellement interdites. La remise de lots ne doit pas dissimuler un faux amateurisme

Dès les classements définitifs, les résultats sont affichés, l'organisateur de l'épreuve annonce les

résultats officiels des récompenses. En cas de contrôle ou de réclamation, la remise des récompenses s'effectue en fonction du classement provisoire de la journée, le classement définitif sera entériné puis affiché lors de l'épreuve suivante

Tout pilote et tout officiel participant à l'épreuve sera récompensé par coupes, trophées et lots, produits régionaux... à la condition qu'il participe à la remise des récompenses (sauf dérogation de l'organisateur).

. D - SECURITE ET COMPORTEMENT DU PILOTE

• SÉCURITÉ

L'UFOLEP impose sur chacune de ses manifestations, le dispositif suivant :

service médical :

Un médecin, une équipe de secouristes, 1 ou 2 ambulances (suivant l'importance de la manifestation) à l'appréciation du comité d'organisation

ou si sur ce circuit existe un poste de secours fixe, équipé du matériel de secours obligatoire déterminé par les textes de référence, seulement une équipe de secouristes, à jour de leur formation, et un médecin, en liaison avec la régulation médicale du département concerné.

Extincteurs :

Chaque pilote, dans le paddock, devra être muni d'un extincteur d'une capacité minimale de 6 kg et conçu pour combattre un incendie d'hydrocarbures (extincteur en cours de validité).

L'extincteur devra être présenté avant l'installation dans le paddock et devra ensuite être placé sous l'auvent de la structure de manière visible et accessible.

Il est formellement interdit de fumer dans les stands pilotes et sur la pré grille ou la grille de départ.

Autorisation :

Préfecture ou Sous-préfecture.

Ces dispositifs devront être en accord avec l'arrêté préfectoral.

• COMPORTEMENT DU PILOTE

Toute mauvaise conduite (article 20 du Code Sportif International « dit le CODE ») sera sanctionnée

par le Directeur de Course ou l'Organisateur.

Le même kart doit être utilisé pendant la durée de l'épreuve.

Dans une épreuve, un pilote ne peut engager qu'un seul kart. Il ne peut y avoir qu'un seul pilote par kart et par course dans la même catégorie (sauf course d'endurance). Tout pilote ayant volontairement ou accidentellement quitté la piste, doit la reprendre à l'endroit le

plus proche de sa sortie après s'être assuré du libre accès de celle-ci et de l'accord d'un commissaire, faute de quoi il encourt une disqualification.

Lorsqu'un kart est immobilisé, les commissaires, sous la protection des drapeaux jaunes, peuvent intervenir jusqu'à ce que le pilote soit dégagé ou ait été dégagé. Le pilote dont le kart est immobilisé définitivement doit le quitter immédiatement (sous la protection des commissaires), Regagner la zone de sécurité et ne pas rester au bord de la piste. Pour tout kart ayant eu un accrochage, le pilote doit présenter son kart au commissaire technique pour pouvoir repartir dans la manche suivante.

Les pilotes doivent se présenter aux contrôles, en essais comme en course en tenue réglementaire.

Communication stands / pilote par radio interdite.

Interdiction de fixer une caméra.

Les caméras ne sont pas tolérées, sauf pendant les essais libres.

Le stand/paddock du pilote doit rester ouvert pendant le déroulement de la manifestation.

Tout concurrent dont l'attitude, soit au cours de l'épreuve, soit lors de la remise des récompenses, serait incorrecte par des propos, des actes ou des tricheries, sera disqualifié de l'épreuve et passible de sanctions (amende, exclusion, déclassement ou traduction devant les commissions de discipline départementale, régionale ou nationale). De même la participation à des épreuves dites sauvages sera sanctionnée.

• CONTROLE DE L'ALCOOLEMIE

Au cours d'une épreuve de karting, et à la demande des autorités sportives, tout licencié peut éventuellement faire l'objet, sur place, d'un examen médical motivé par son comportement, son état de santé ou de fait d'éléments d'information portés à la connaissance des autorités sportives.

Au terme de cet examen, qui le cas échéant peut s'accompagner d'un contrôle de l'imprégnation éthylique, les autorités sportives prendront les décisions qui s'imposent, après avis du médecin examinateur présent sur le terrain.

Dans le cadre de la pratique d'un contrôle d'imprégnation éthylique, celui-ci sera effectué à l'aide d'un éthylomètre homologué.

Après constatation par le médecin examinateur d'une inaptitude à prendre le départ, caractérisée par un taux d'imprégnation supérieur à 0,25 mg par litre d'air expiré, le médecin rédigera et transmettra un rapport à la direction de course.

Si le licencié le demande, et à titre de contre-expertise, il pourra être procédé,

immédiatement après le premier contrôle, à une seconde lecture précédée de la remise à zéro et du test de l'appareil.

Chaque lecture du taux indiqué par l'éthylomètre devra être transcrite sur un document signé par le médecin et contresigné par la personne contrôlée.

Sur la base du rapport médical, le Directeur de Course prendra toute mesure utile.

Du fait de son engagement, tout concurrent adhère, sans restriction, aux divers règlements, déclare en accepter toutes les conditions et se soumettre à toutes les décisions rendues par le directeur de course.

En to E - CATEGORIES PROPOSEES

MINI 4 TEMPS

MINI 2 TEMPS

JEUNE 4 TEMPS

JEUNE 2 TEMPS

SPORT 4 TEMPS

SPORT 2 TEMPS

SUPER

SUPER MASTER

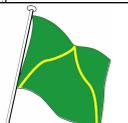
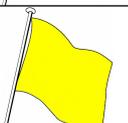
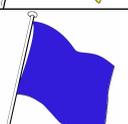
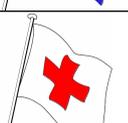
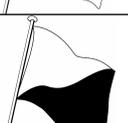
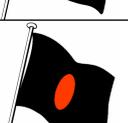
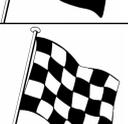
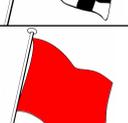
VITESSE

VITESSE MASTER

PUISSANCE

HANDIKART

F - ANNEXES**DRAPEAUX**

	Présenté AGITE au poste commissaire et par la D.C. Fin de zone neutralisée. Ce drapeau peut être utilisé pour indiquer le début d'une séance d'essais ou le départ des] tours de formation. Retour de la piste a état normal (après présentation d'un drapeau changement d'adhérence)]
	Présenté FIXE Pour avertir les concurrents d'une détérioration de l'adhérence sur la piste.] • Est présenté accompagné d'une main levée vers le ciel pour indiquer le passage d'une averse Ce drapeau est présenté au moins durant 2 tours ou jusqu'au moment où le revêtement redevient normal.] (Si retour de la piste à état normal, présentation du drapeau vert).
	Ouverture de la piste à la compétition. Signal de début des essais chronos ou départ de la course.
	Faux départ
	Présenté AGITE au poste commissaire et par la D.C. Ralentir, début de zone neutralisée. Ralentissez, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction ou à suivre une trajectoire inhabituelle. il y a un danger sur la piste, tenez vous prêt à stopper si nécessaire.
	Présenté aux pilotes allant être doublés avec un tour de retard au minimum. IMMOBILE : Gardez votre ligne vous allez être doublé par un ou plusieurs pilotes AGITE : Gardez votre ligne, vous allez être doublé par un ou plusieurs pilotes, cédez le passage NB : Un groupe de pilotes sur le point d'être doublé doit laisser passer le ou les premiers sans se doubler entre eux sous peine de sanction. A la demande du directeur de course, en fonction de la configuration de la piste, un deuxième drapeau bleu par son adjoint ou tout autre officiel habilité à cet effet
	Intervention des services de secours, ralentissement immédiat.] Pendant toute la durée de présentation de ce drapeau, la course est neutralisée sur la partie de circuit balisé par] les drapeaux jaunes signalant le danger. Il est donc formellement interdit de doubler dans cette portion
	Avertissement pour conduite non sportive ou dangereuse. Informé le pilote au moyen de ce drapeau accompagné du n° du concurrent, qu'une enquête est en cours
	Présenté FIXE par la D.C. Immobilisation du pilote. Il doit être présenté pour informer le pilote qu'il doit s'arrêter la prochaine fois qu'il] s'approchera le parc assistance. Si pour un motif quelconque, le pilote ne respecte pas cette instruction, ce drapeau ne doit pas être] présenté pendant plus de 3 tours consécutifs
	Présenté FIXE par la D.C. Arrêt pour défektivité technique ou vestimentaire.] Le pilote peut repartir après réparation et mise en conformité
	Fin de séance d'entraînement, d'essais et/ou de courses]
	Signal interruption d'une course, ralentir, ne plus se dépasser, rouler à allure réduite. S'arrêter à l'endroit défini] par D.C. lors du briefing. A présentation de ce drapeau, l'ensemble des commissaires agite leurs drapeaux JAUNES tout le long du circuit] pour signaler l'arrêt de la course
	PANNEAU SLOW Panneau de dimension : 600x800] Il est présenté sur ordre du D.C., conjointement avec un drapeau jaune agité, pour neutraliser une manche] qualificative, course. Ils sont présents depuis les postes commissaires jusqu'à la fin de la neutralisation Cette procédure n'est utilisée qu'en cas d'encombrement de la piste ou si des pilotes ou officiels encourent un♣ danger physique immédiat dans des circonstances ne nécessitant pas néanmoins l'arrêt de la manche qualificative ou la course.