



# BELGIAN ELECTRIC KARTING CHAMPIONSHIP



## RÈGLEMENT SPORTIF 2026

Powered by



## 1. Introduction et Philosophie

### 1.1. Philosophie et Statut

Le BYPP est une organisation qui structure et met en place, le championnat de karting électrique national belge (BEKC), visant la détection et la formation des jeunes talents. Il est placé sous l'autorité sportive du RACB Sport. L'objectif est de fournir un environnement professionnel préparant les pilotes aux catégories internationales.

### 1.2. Les Officiels de l'Épreuve

Pour garantir l'impartialité, les rôles sont strictement séparés :

- **Le Directeur de Course (Race Director)** : Responsable de la sécurité en piste, de la procédure de départ et de la gestion des drapeaux. Il a pleine autorité sur les pilotes en piste.
- **Le Collège des Commissaires Sportifs (Stewards)** : Seul organe habilité à prononcer des sanctions et à juger les litiges. Ils sont indépendants de l'organisation commerciale.
- **Le Responsable Technique** : Juge de fait concernant la conformité des karts, le poids et les pneus.

## 2. Réglementation

La version française du présent Règlement Sportif constituera le texte définitif auquel il sera fait référence en cas de controverse ou différend concernant l'interprétation. Les intitulés du document sont uniquement énoncés par souci de commodité et ne font pas partie du présent Règlement Sportif.

Cette réglementation entre en vigueur le 26 février 2026 et remplace toute version antérieure.

### 2.1. Condition Générale

Tous les pilotes, concurrents et officiels participant au championnat s'engagent, en leur nom propre, à observer toutes les dispositions, telles que complétées ou amendées, du Code Sportif National RACB Sport, de ce règlement, des règlements particuliers et des additifs à ces règlements.

### 2.2. Licence

Tous les pilotes doivent être détenteurs d'un «Karting Indoor & Leisure Pass» ou de toute autre licence nationale ou internationale de pilote en cours de validité. Les licences du RACB Sport peuvent être obtenues sur [www.racb.com](http://www.racb.com).

Pour les pilotes belges, une licence OneDay est disponible via [www.racb.com](http://www.racb.com).

Pour les pilotes détenteurs d'une licence d'une autre ASN, ils devront être en possession d'une autorisation de celle-ci.

### 2.3. Épreuves du championnat

Chaque compétition aura le statut de compétition nationale open.

Dates du championnat :

- 07/03/2026 – Brussels Kart – Dilbeek
- 05/04/2026 – Green Power Kart – Charleroi
- 10/05/2026 – KHUB Arras Karting – Sainte-Catherine (FRA)
- 13/09/2026 – The Smiles – Knokke
- 18/10/2026 – Area 53 – Mortsel
- 06/11/2026 – Wavre Indoor Karting – Wavre

Les pilotes doivent être présents 15 minutes avant le début du briefing, les horaires seront communiqués 1 semaine avant l'épreuve.

Chaque épreuve est composée de 5 minutes de qualifications, suivi de 3 courses de 10 minutes et une course finale de 10 minutes. Le type de procédure de départs (arrêté ou lancé) sera défini par le règlement particulier de l'épreuve.

### 2.4. Classes

Les pilotes pourront s'engager dans les classes suivantes :

	Âge Minimum	Âge Maximum	Poids Minimum	Lest Maximum
Minis	9 ans	/	60 kg	25 kg
Juniors	13 ans accomplis	19 ans accomplis (refus dès le jour des 20 ans)	80 Kg	30 Kg

Dans le cas exceptionnel où un pilote, après avoir installé la totalité du lest maximum autorisé pour sa catégorie (ex: 25 kg pour la catégorie Minis), n'atteint toujours pas le poids minimum requis, il sera autorisé à prendre le départ à son poids réel constaté.

Cette dérogation est soumise aux conditions suivantes :

- Validation Technique : Le directeur de course doit vérifier et confirmer que le pilote porte effectivement la capacité maximale de lest autorisée par le règlement ou par la configuration technique du kart.
- Sécurité : Aucun lest supplémentaire au-delà de la limite fixée (Lest Maximum) ne pourra être ajouté, afin de garantir l'intégrité structurelle du kart et la sécurité du pilote.
- Transparence : Ce poids "dérogatoire" sera enregistré comme le poids de référence du pilote pour l'épreuve. Toute pesée ultérieure ne devra pas être inférieure à ce poids initial sous peine de sanction (Article 4.2 - WEIGHT).

### 2.5. Titres du championnat

Les titres de champion seront attribués dans chacune des catégories après la dernière course. Seuls les trois meilleurs résultats par épreuve seront pris en compte.

Les barèmes suivants seront utilisés pour établir le résultat de la course :

Position	Points	Position	Points
1	75	15	21
2	68	16	19
3	63	17	17
4	58	18	15
5	54	19	13
6	50	20	11
7	46	21	9
8	42	22	7
9	39	23	6
10	36	24	5
11	33	25	4
12	30	26	3
13	27	27	2
14	24	28	1

Le pilote réalisant le meilleur tour en course marquera un point supplémentaire.

Les points de la course finale seront doublés.

### **2.5.1. Prize giving**

Les pilotes classés en première position de chaque classe doivent être présents lors de la cérémonie des RACB Awards.

### **2.5.2. Ex-aequo**

En cas de situation ex-Aequo entre deux pilotes, ces derniers seront départagés par (dans l'ordre) :

- Le plus grand nombre de premières places ;
- Le plus grand nombre de deuxièmes places ;
- Le plus grand nombre de troisièmes places ;
- etc.

S'il ya toujours ex aequo, c'est la dernière course qui compte.

## 2.6. Organisation des compétitions

Le promoteur ou l'organisateur devra fournir les informations nécessaires à la rédaction du règlement particulier des compétitions au minimum 7 jours avant le début de la compétition.

## 2.7. Assurance

L'organisateur et le promoteur doivent s'assurer que tous les participants sont couverts par une assurance responsabilité civile. Les pilotes participant à la compétition ne seront pas tiers entre eux.

## 2.8. Officiels

Les officiels suivants, qui peuvent avoir des assistants, seront nommés par le RACB Sport :

- Un directeur de course,
- Un observateur.

Le directeur de sécurité de la piste visitée devra travailler en consultation avec le directeur de course.

Le directeur de course et l'observateur devront être disponibles dès le début de la compétition.

## 2.9. Engagements

L'engagement aux différentes classes 2026 se fera d'une seule manière :

Achat d'une entrée via l'adresse mail [bypp.asbl@gmail.com](mailto:bypp.asbl@gmail.com) et confirmation avec le paiement du droit d'engagement (BE52 0018 9362 5209).

Prix par épreuve :

	Pour les membres BYPP	Pour les non-membres BYPP
Minis	110,00€/course	135,00€/course
Juniors	110,00€/course	135,00€/course

Le pilote devra, lors de son engagement, préciser la classe dans laquelle il compte participer.

Le pilote devra porter l'équipement nécessaire tel que casque, combinaison, minerve, protège-côtes et chaussures de sport adaptées.

Les radios et autres systèmes de communication ne sont pas autorisés.

Le pilote sera considéré comme concurrent.

Chaque engagement implique que le participant a lu et compris ce règlement et ses annexes et qu'ils s'engagent en son nom et au nom de tous ceux qui sont associés à sa participation de le respecter.

Le promoteur publiera avant le début des compétitions une liste des engagés provisoires.

Si, de l'avis du BYPP ou du RACB Sport, le comportement d'un pilote ou de tous ceux qui sont associés à sa participation n'est pas compatible avec les standards du championnat ou nuit à l'image de BYPP, du RACB Sport ou de ses partenaires, celui-ci pourra être exclu.

Aucun remboursement du droit d'engagement ne sera accordé en cas de disqualification.

## **2.10. Instructions**

Le directeur de course et l'observateur du RACB sport peuvent donner des instructions au moyen d'additifs.

Tous les résultats, classements, décisions, additifs et communications seront postés sur le panneau officiel d'affichage. A la fin de chaque manche de course, sur ce panneau officiel s'afficheront les résultats/points de chaque pilote.

Toute décision ou communication concernant un pilote en particulier devra être signée pour réception.

## **2.11. Incidents**

Le terme "incident" s'entend d'un fait ou d'une série de faits impliquant un ou plusieurs pilotes, ou toute action d'un pilote, rapporté au Directeur de Course, ayant:

- Provoqué l'arrêt d'une séance d'essais (libres ou qualificatifs) ou la suspension d'une course;
- Constitué une violation du présent Règlement Sportif ou l'un des autres règlements applicables;
- Faux départ;
- Provoqué une collision évitable;
- Entraîné la sortie de piste d'un pilote;
- Tiré avantage d'un non-respect du parcours;
- Avoir illégitimement empêché un pilote de faire une manœuvre de dépassement légitime;
- Avoir illégitimement gêné un autre pilote au cours d'une manœuvre de dépassement;
- Avoir un comportement anti-sportif durant la compétition;
- Pas respecté le règlement sur le poids nécessaires.

Il appartiendra au Directeur de Course de décider si un ou des pilote(s) impliqué(s) dans un incident doi(ven)t être pénalisé(s).

Si un pilote est impliqué dans une collision ou un incident et qu'il en a été informé par le directeur de course, au plus tard 30 minutes après la fin de la Course, il ne doit pas quitter le circuit sans l'accord du Directeur de course.

### 3. Structure des courses

Structure d'une journée type :

Mini	Karting Track			Junior
Administration	08h20-08h30			
			08h20-08h30	Administration
Briefing	08h30-08h50			
			08h30-08h50	Briefing/Draw
			09h00-09h10	Qualifying
			09h10-09h20	Qualifying
Qualifying	09h25-09h35			
			09h40-09h50	Race 1 - Group B
Race 1	09h55-10h05			
			10h10-10h20	Race 1 - Group A
			10h25-10h35	Race 2 - Group B
Race 2	10h40-10h50			
			10h55-11h05	Race 2 - Group A
			11h10-11h20	Race 3 - Group B
Race 3	11h25-11h35			
			11h40-11h50	Race 3 - Group A
			11h55-12h05	Race 4 - Group B
Race 4	12h10-12h20			
			12h25-12h35	Race 1 - Group A
Podium	13h00		13h00	Podium

#### 3.1. Position de départ entre les courses

Les positions de départ pour les différentes phases de l'événement sont déterminées comme suit :

- Entre les qualifications et la Course 1, ainsi qu'entre la Course 1 et la Course 2, les positions de départ sont établies en fonction des temps réalisés.
- Entre la Course 3 et la Course 4, les positions de départ sont définies en fonction du classement obtenu lors de la course précédente.

### 4. Refonte du Règlement Sportif : Standards et Discipline

#### 4.1. Code de Conduite des Pilotes (Driving Standards)

Pour répondre à l'exigence d'être "ultra clair sur les restrictions", des concepts codifiés doivent figurer *in extenso* dans le règlement distribué aux participants.

##### 4.1.1. La Règle du Dépassement et de l'Overlap (Chevauchement)

- **L'entrée en virage** : Pour qu'un attaquant (celui qui tente de doubler) ait le droit à de l'espace ("Racing Room") à la corde, il doit avoir établi un chevauchement significatif avec le kart du défenseur avant le point de braquage (Turn-in point).
- **Définition du Chevauchement Significatif** : Pour qu'un dépassement soit considéré

comme légitime, l'attaquant doit avoir dépassé les roues arrière du défenseur qu'il souhaite dépasser, au moment où ils arrivent à la corde (point cible du virage).  
 Si cette condition n'est pas remplie au moment où le pilote défenseur commence à tourner, l'attaquant ne possède aucun droit sur la trajectoire et doit céder le passage.  
 En cas de contact dans cette situation, la responsabilité incombe entièrement à l'attaquant (100 %).

#### 4.1.2. Changements de Ligne et Défense

- **Règle du Mouvement Unique (One Move Rule)** : Un pilote défendant sa position a le droit d'effectuer *un seul* changement de trajectoire pour défendre sa position (généralement vers l'intérieur pour protéger le freinage).
- **Interdiction du Zig-Zag (Weaving)** : Tout changement de direction répété (gauche-droite-gauche) sur une ligne droite est strictement interdit et sera sanctionné immédiatement comme conduite dangereuse, sauf pour le tour de chauffe/ tour de formation.
- **Retour sur la Trajectoire** : Après avoir défendu l'intérieur, le pilote peut revenir sur la trajectoire idéale (extérieur) pour aborder le virage, à condition de laisser au moins une largeur de kart si l'attaquant est toujours là.

#### 4.2. Matrice des Pénalités Standardisées (Penalty Table)

Le Directeur de Course applique la pénalité selon le tableau suivant :

Code Infraction	Description de la Faute	Pénalité Standard (Temps)	Pénalité Aggravée (En cas de récidive ou danger)
<b>JUMP-START</b>	Anticipation du départ, sortie du couloir avant l'extinction des feux.	<b>+5 secondes</b>	+10 secondes
<b>COMPORTEMENT INJURIEUX</b>	Prononcer des injures, grossièreté envers un pilote ou toute personne se trouvant sur place lors de l'événement	<b>Carton Jaune</b>	2 <sup>e</sup> Carton Jaune voire <b>Carton Rouge</b> si cela devient totalement ingérable
<b>DÉPASSEMENT INCORRECT</b>	Contact arrière ayant déstabilisé le kart ce qui a permis un dépassement de son adversaire. Pas d'autres pertes de place involontaire pour celui qui est	<b>Rendre la place (drapeau orange signalé)</b>	+5 secondes

	dépassé, sinon <b>PUSHING.</b>		
<b>PUSHING</b>	Contact arrière ayant déstabilisé l'adversaire (tête à queue) ce qui a fait perdre au concurrent des places et du temps (cette disposition ne s'applique pas aux contacts légers de type « poucette »).	<b>+5 secondes</b>	+10 secondes
<b>UNSAFE</b>	Retour en piste dangereux, Zig-Zag, Freinage intempestif (Brake Testing).	<b>+10 secondes</b>	Disqualification (DSQ) de la course en question
<b>YELLOW</b>	Dépassement sous drapeau jaune non autorisé (hors tour de formation/ tour de chauffe) ou non-ralentissement.	<b>+5 secondes</b>	+10 secondes
<b>WEIGHT</b>	Poids inférieur à la limite (même de 100g).	<b>Disqualification</b> de la course en question	Disqualification de toutes les courses de la manche
<b>STRATÉGIE D'ÉQUIPE</b>	Toute manœuvre coordonnée ayant pour objectif d'altérer la performance, la trajectoire ou la sécurité d'un pilote sera considérée comme une infraction.	<b>+10 secondes</b>	Disqualification de toutes les courses de la manche

Les contacts légers de type « poucette », définis comme une poussée modérée et ponctuelle du kart situé devant, sans intention de déstabilisation, peuvent être tolérés en karting indoor.

Toute poussée entraînant une déstabilisation manifeste du kart poussé, se traduisant notamment par une perte de trajectoire ou une perte de positions, sera considérée comme une infraction et pourra faire l'objet d'une sanction.

Les **Cartons Jaunes** constituent un avertissement officiel. Deux **Cartons Jaunes** peuvent être donnés à un pilote, à partir du troisième, celui-ci se verra recevoir un **Carton Rouge**. Ce qui signifie que le pilote se verra exclure de la manche pour conduite inadéquate.

Si un pilote commet une faute (ex: gagne une place en coupant la piste ou en poussant légèrement), il a la possibilité de "rendre la place" (Give Back) immédiatement à la victime. S'il le fait avant la fin du tour suivant, les commissaires peuvent décider de ne pas infliger de pénalité de temps.

#### **4.3. Communiqué de pénalité**

Les pénalités sont notifiées par écrit. Si le système de chronométrage le permet, elles apparaissent sur les écrans en direct. À la fin de la course, la pénalité sera notifiée au pilote.

### **5. Organisation et Image**

#### **5.1. Gestion du Matériel et Équité (Electric Parity)**

**Rotation Aléatoire Informatisée** : L'attribution doit être faite par un logiciel ou un système transparent (tirage de boules de loto en public au briefing). Hors session dite « practice », un pilote ne doit jamais piloter le même kart deux fois dans la journée (sauf parc très réduit et/ ou).

**Procédure de Charge Standardisée** : Le règlement doit stipuler que "Tous les karts sont mis en charge simultanément dès leur retour au parc. Aucun kart ne repartira avec une charge inférieure à un seuil critique défini par le Directeur Technique (ex: 70%)."

**Gestion de la Pression des Pneus** : Il est strictement interdit aux concurrents de toucher aux valves des pneus. La pression est ajustée uniquement par l'organisation. Toute tentative de dégonflage par un pilote ou accompagnateur entraîne l'exclusion immédiate.

#### **5.2. Matériel des Pilotes**

Le pilote se verra être obligé de porter un casque adapté au karting (homologué karting), mais aussi une combinaison (homologué karting) afin d'assurer la sécurité. Une minerve et un protège-côtes ne sont pas obligatoires mais fortement conseillés.

#### **Appareils interdits sur piste :**

- Caméra (type GoPro).
- Radio.

#### **5.3. Parc Fermé**

Le **Parc Fermé** (zone d'arrivée et de départ) doit être une zone stérile. Seuls les pilotes munis de leur casque et les officiels badgés y ont accès.

L'entrée et la sortie du Parc Fermé doivent être contrôlées par un officiel qui vérifie les équipements et le lesté à chaque fin de course.

#### **5.4. Communication Officielle et Briefing**

Le briefing est obligatoire pour tout pilote participant à l'épreuve.

### **6. Stratégie en Piste**

#### **6.1. Stratégie d'équipe**

Toute stratégie entre les pilotes appartenant à une même équipe, ainsi qu'entre les pilotes sans équipe, ne peut en aucun cas conduire à une situation injuste pour un autre pilote. Cela signifie que les consignes d'équipe visant à bloquer, favoriser ou provoquer une action pouvant déstabiliser un autre concurrent sont strictement interdites. Toute manœuvre coordonnée ayant pour objectif d'altérer la performance, la trajectoire ou la sécurité d'un pilote sera considérée comme une infraction.

#### **6.2. Équipe**

Une équipe de karting voulant s'inscrire dans le championnat BYPP, ne pourra qu'inscrire 4 de ses pilotes, dans le championnat.