



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

texte supprimé = ~~texte barré~~
nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **immédiate**

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

deleted text = ~~crossed-out text~~
new text = **text in bold underlined**

Implementation: **immediate**

PRESCRIPTIONS GENERALES GENERAL PRESCRIPTIONS

dérouler avant les Essais Qualificatifs ou la première des Manches Qualificatives.
Des réunions supplémentaires peuvent être organisées si cela est jugé nécessaire.

D. La présence de tous les Concurrents et Pilotes concernés est obligatoire pendant toute la durée du Briefing sous peine de sanction, voire d'une possible exclusion de l'Épreuve. Deux Listes de Présence devront être signées: une par les Pilotes et l'autre par les Concurrents.

2.19 - Grille de départ

A. À l'issue de la dernière séance d'Essais Qualificatifs, la liste des Pilotes qualifiés sera officiellement publiée, ainsi que les grilles de départ.

B. Seuls ces Pilotes seront autorisés à prendre le départ des Manches Qualificatives et/ou de la phase finale.

C. Tout Concurrent dont le(s) kart(s) est (sont) dans l'impossibilité de prendre le départ pour quelque raison que ce soit ou qui a de bonnes raisons de croire que son (ses) kart(s) ne sera (seront) pas prêt(s) à prendre le départ doit en informer le Responsable de la Pré-Grille, qui avisera le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve dès qu'il en aura l'occasion.

D. Les grilles seront établies en fonction du temps le plus rapide réalisé par chaque Pilote, en tenant compte de la (des) séance(s) d'Essais Qualificatifs. Si un ou plusieurs Pilotes obtiennent un temps identique, ils seront départagés sur base de leur deuxième meilleur temps, et ainsi de suite.

E. Le Pilote en tête de chaque grille aura le choix de l'emplacement de la pole position (sur la partie gauche ou la partie droite de la piste), à condition d'en aviser le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve dès son arrivée sur la Pré-Grille. Ce choix ne modifiera que la première ligne, à l'exclusion des autres. À défaut, le Pilote en tête de chaque grille prendra le départ de la Course sur la position de la grille qui était la pole position l'année précédente ou, s'il s'agit d'un nouveau circuit, sur celle ayant été désignée comme telle par la CIK-FIA, ou désignée dans le Règlement Particulier de l'Épreuve.

F. **i)** L'accès à la Pré-grille prendra fin cinq minutes avant l'heure prévue pour le départ de la Course. Tout kart qui n'aura alors pas pris sa position sur la Pré-grille ne sera plus autorisé à le faire, sauf circonstances exceptionnelles laissées à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

ii) Dans les catégories dont les moteurs sont équipés d'un démarreur embarqué, les Mécaniciens seront tenus de quitter la Pré-grille trois minutes avant l'heure prévue pour le départ de la Course. En cas de conditions climatiques changeantes, ~~chacun des~~ **les** deux châssis ~~devra~~ **devront** être prêts à l'emploi et montés dans deux configurations différentes, l'une de type «sec» (châssis principal), l'autre de type «pluie» (châssis de réserve). **Pour être autorisés, les** deux châssis devront avoir été introduits en Parc d'Assistance «Départ» **avant la fermeture de ce dernier.** ~~Aucun~~ **Aucun** délai supplémentaire ne sera alloué à un

held before Qualifying Practice or the first Qualifying Heat.

Extra meetings may be organised if this is deemed necessary.

D. The presence of all concerned Entrants and Drivers is mandatory throughout the Briefing under pain of a sanction or even of a possible exclusion from the Event. Two Attendance Sheets shall be signed, one by Drivers and the other by Entrants.

2.19 - Starting grid

A. At the end of the final Qualifying Practice session, the list of qualified Drivers as well as the starting grids will be officially published.

B. Only these Drivers will be allowed to take the start of the Qualifying Heats and/or of the final phase.

C. Any Entrant whose kart(s) is (are) unable to take the start for any reason whatsoever or who has good reasons to believe that his/her kart(s) will not be ready to take the start must inform the Official in charge of the Assembly Area, who will advise the Clerk of the Course or the Race Director as soon as he has the opportunity.

D. The grids will be drawn up in accordance with the fastest time achieved by each Driver, taking into account the Qualifying Practice session(s). Should one or several Drivers achieve the same time, the tie will be settled on the basis of their second best time, and so on.

E. The pole position Driver of each grid will have the choice of the pole position (on the left or right side of the track), providing that he advises the Clerk of the Course or the Race Director as soon as he reaches the Assembly Area. This choice will only modify the first row, to the exclusion of the others. Failing this, the pole position Driver of each grid will take the start of the Race from the grid position which was the pole position the previous year or, if it is a new circuit, on that which was designated as such by the CIK-FIA, or designated in the Supplementary Regulations of the Event.

F. **i)** Access to the Assembly Area will end five minutes before the time scheduled for the start of the Race. Any kart which has not taken its position on the Assembly Area at that moment shall not be allowed to do so, except under exceptional circumstances left to the appreciation of the Panel of Stewards.

ii) In the categories where engines are equipped with an on-board starter, the Mechanics will have to clear the Assembly Area three minutes before the time scheduled for the start of the Race. In case of changing weather conditions, ~~each of the two~~ **each of the two** chassis must be ready for use and set up in two different configurations, one of the "dry weather" type (the main chassis), the other of the "wet weather" type (the reserve chassis). **In order to be authorised, the** The two chassis must be placed in the "Start" Servicing Park **before it closes; no** ~~No~~ additional time will be allowed to a Driver who has not respected

**PRESCRIPTIONS GENERALES
GENERAL PRESCRIPTIONS**

Pilote n'ayant pas respecté cette consigne. L'utilisation du châssis de réserve (en configuration «pluie») ne sera autorisée qu'en cas de course déclarée «WET RACE» **et sous réserve d'avoir été introduit en Parc d'Assistance «Départ».** **Chaque Pilote sélectionnera l'un des deux châssis pour l'apporter en Pré-grille** Seul le châssis sélectionné par le Pilote pourra être amené en Pré-grille et ce choix sera définitif.

iii) Toutefois, la La substitution du châssis sélectionné ne sera autorisée, que sur décision du Directeur d'Épreuve, en cas de «START DELAYED», **ce qui impliquera une prolongation de la procédure de départ de 5 minutes** ; tout Pilote ne disposant pas (ou plus) d'un kart de réserve devra retourner en Parc d'Assistance «Départ» pour effectuer les interventions mécaniques nécessaires et sera invité à s'élancer de la Pré-grille après que tous les autres karts aient quitté la Pré-grille pour démarrer leur tour de formation et restera obligatoirement à l'arrière de la formation. Dans les catégories dont les moteurs sont équipés d'un démarreur embarqué, les Mécaniciens seront tenus de quitter la Pré-grille deux minutes avant l'heure prévue pour le départ de la Course.

G. Tout Pilote présent, avec son kart, sur la grille dans les délais sera considéré comme partant.

H. Mise en grille sur la piste:

1) Dans certaines circonstances, les karts seront invités à se mettre en grille sur la piste. Ce cas de figure sera clairement **spécifiquement** précisé dans l'horaire de l'Épreuve. **La procédure spécifique qui suit est applicable en lieu et place des dispositions du point E.**

2) En cas de conditions climatiques changeantes, ~~chaque~~ **des les** deux châssis devra être prêt à l'emploi et monté dans deux configurations différentes, l'une de type «sec» (châssis principal), l'autre de type «pluie» (châssis de réserve). **Pour être autorisés, les** Les deux châssis devront avoir été introduits en Parc d'Assistance «Départ» **avant la fermeture de ce dernier.** Aucun délai supplémentaire ne sera alloué à un Pilote n'ayant pas respecté cette consigne. L'utilisation du châssis de réserve (en configuration «pluie») ne sera autorisée qu'en cas de course déclarée «WET RACE» **et sous réserve d'avoir été introduit en Parc d'Assistance «Départ».** **Chaque Pilote sélectionnera l'un des deux châssis pour l'apporter en grille sur la piste** ; seul le châssis sélectionné par le Pilote pourra être amené en grille et ce choix sera définitif.

3) 15 minutes avant l'heure du départ du tour de formation, chaque Pilote avec son kart, posé sur un chariot et poussé par son Mécanicien «A», quittera le Parc d'Assistance «Départ» pour aller se placer à sa position de départ pour la course.

4) 13 minutes avant l'heure du départ du tour de formation, un signal sonore retentira annonçant que la fermeture de la sortie du Parc d'Assistance «Départ» aura lieu 1

these instructions. The use of the reserve chassis (in «rain» configuration) will only be authorised if the race is declared «WET RACE» **and subject to the chassis having been introduced in the "Start" Servicing Park. Each Driver will select one of the two chassis to take it to the Assembly Area** ; only the chassis selected by the Driver may be taken to the Assembly Area or to the grid and this choice will be final.

iii) However, the The substitution of the selected chassis will be authorised only by decision of the Race Director, in the event that "START DELAYED" is announced, **which will entail lengthening the starting procedure by 5 minutes.** Any Driver who does not dispose (or no longer disposes) of a reserve kart shall return to the «Start» Servicing Park in order to carry out the necessary mechanical interventions; he will be invited to leave the Assembly Area only once all the other karts have left the Assembly Area to start their formation lap, and he will have to stay at the back of the formation. In the categories where engines are equipped with an on-board starter, the Mechanics will have to clear the Assembly Area two minutes before the time scheduled for the start of the Race.

G. Any Driver who is present, with his/her kart, on the grid within the time limit will be considered as a starter.

H. Starting grid procedure on the track:

1) In certain circumstances, the karts will have to be placed on the grid on the track. This scenario will be clearly specified in the time schedule of the Event. **Instead of the provisions of point F, it is the specific procedure below which is applied.**

2) In case of changing weather conditions, ~~each of the two~~ **chassis must be ready for use and set up in two different configurations, one of the "dry weather" type (the main chassis), the other of the "wet weather" type (the reserve chassis).** **In order to be authorised, the** The two chassis must be placed in the "Start" Servicing Park **before it closes.** No additional time will be allowed to a Driver who has not respected these instructions. The use of the reserve chassis (in «rain» configuration) will only be authorised if the race is declared «WET RACE» **and subject to the chassis having been introduced in the "Start" Servicing Park. Each Driver will select one of the two chassis to take it to the grid on the track** ; only the chassis selected by the Driver may be taken to the Assembly Area or to the grid and this choice will be final.

3) 15 minutes before the starting time for the formation lap, each Driver with his kart placed on a trolley and pushed by his "A" Mechanic will leave the "Start" Servicing Park to take up their positions on the starting grid for the race.

4) 13 minutes before the starting time for the formation lap, an audible warning will be sounded, announcing that the exit from the "Start" Servicing Park Servicing will close



PRESCRIPTIONS GENERALES
GENERAL PRESCRIPTIONS

minutes plus tard.

12 minutes avant l'heure de départ, la sortie du Parc d'Assistance «Départ» sera fermée et un second signal sonore retentira.

5) Le lancement du tour de formation sera précédé de la présentation des panneaux annonçant :

10 minutes,
5 minutes,
3 minutes,
1 minute,
30 secondes.

Chacun de ces panneaux sera accompagné d'un signal sonore.

6) **Dans les seules catégories dont les moteurs sont équipés d'un démarreur embarqué :** Lorsque le panneau 10 minutes sera montré, accompagné d'un panneau «MECHANICS, CLEAR THE TRACK» (~~utilisé dans les seules catégories dont les moteurs sont équipés d'un démarreur embarqué~~), tous les karts devront avoir été posés au sol. A ce même moment, les Mécaniciens quitteront la grille pour rejoindre la Pré-Grille avec le chariot du kart. Tout kart qui ne serait pas posé au sol à cet instant devra aussitôt être déplacé vers la Pré grille d'où il prendra le départ.

Dans ce cas, un Commissaire muni d'un drapeau jaune donnera l'ordre au(x) kart(s) concerné(s) de quitter la Pré-grille jusqu'à ce que **lorsque** tous les autres karts aient **auront** quitté la grille pour démarrer le tour de formation.

7) Les interviews ne pourront plus avoir lieu après le panneau trois minutes.

Avec le panneau trois minutes sera présenté le panneau « CLEAR THE TRACK » : toutes les personnes autres que les Pilotes et Officiels devront alors quitter la grille.

8) Signal 30 secondes : 30 secondes après ce signal, le drapeau vert sera présenté à l'avant de la grille pour indiquer que les karts doivent entamer un tour de formation en restant dans l'ordre de la grille de départ et conformément aux Prescriptions Générales CIK-FIA.

9) Dans le cas où un Pilote aurait besoin d'aide après le signal 30 secondes, il devra l'indiquer aux Commissaires de piste et, dès que les autres karts auront quitté la grille, il sera poussé vers la Pré-grille, et le Mécanicien pourra intervenir. Dans ce cas, des Commissaires de piste munis de drapeaux jaunes se tiendront à côté du kart (ou des karts) concerné(s) pour prévenir les Pilotes en tour de formation. Les Commissaires de piste recevront l'ordre de pousser tout kart restant sur la grille après le départ du tour de formation vers la Pré-grille immédiatement.

10) La seule variation permise dans cette procédure de départ interviendra en cas de présentation sur la Ligne du panneau «START DELAYED», **qui impliquera une prolongation de la procédure de 5 minutes**. Dans ce cas, les Concurrents auront la possibilité de changer de kart.

1 minutes later.

12 minutes before the starting time, the exit from the "Start" Servicing Park will be closed and a second audible warning will be sounded.

5) The launching of the formation lap will be preceded by the showing of boards announcing:

10 minutes,
5 minutes,
3 minutes,
1 minute,
30 seconds.

Each of these boards will be accompanied by an audible warning.

6) **In the categories where engines are equipped with an on-board starter only:** When the 10 minute signal is shown, along with a "MECHANICS, CLEAR THE TRACK" board (~~only used in the categories where engines are equipped with an on-board starter~~), all karts must be laid down on the track. At this time, the Mechanics will leave the grid to go to the Assembly Area with the trolleys of the karts. Any kart which does not happen to be on the track at this time must immediately be moved to the assembly area, from where it will take the start.

In that case, a Marshal holding a yellow flag will order the kart(s) concerned to leave the Assembly Area **when** until all the other karts have left the grid to start the formation lap.

7) Interviews may no longer take place once the three-minute board has been shown.

With the three-minute board, the "CLEAR THE TRACK" board will be shown: everybody except Drivers and Officials must leave the grid.

8) 30-second signal: 30 seconds after this signal, the green flag will be shown at the front of the grid to indicate that the karts must begin a formation lap, keeping to the order of the starting grid and in conformity with the CIK-FIA General Prescriptions.

9) Should a Driver require assistance after the 30-second signal, he or she must indicate this to the Marshals and, once the other karts have left the grid, it will be pushed to the Assembly Area, and the Mechanic may work on the kart. In this case, Marshals with yellow flags will stand beside the kart (or karts) concerned to warn the drivers on the formation lap. Marshals will be instructed to push any kart remaining on the grid after the start of the formation lap to the Assembly Area immediately.

10) The only variation in the above start procedure will take place when the "START DELAYED" board is shown on the Line, **which will entail lengthening the procedure by 5 minutes**. In this case, the Competitors will have the possibility of changing karts. The starting procedure will

PRESCRIPTIONS GENERALES
GENERAL PRESCRIPTIONS

La procédure de départ recommencera à partir du point 5 minutes, permettant **afin de permettre** le changement de kart. Les Mécaniciens auront alors la possibilité d'apporter sur la grille le kart de substitution, posé sur un chariot, pourront procéder au changement de kart et retourneront aussitôt au Parc d'Assistance «Départ» avec le kart non retenu pour la course. Tout Pilote ne disposant pas (ou plus) d'un kart de réserve devra retourner en Parc d'Assistance «Départ» pour effectuer les interventions mécaniques nécessaires et sera invité à s'élancer de la Pré-grille lorsque tous les autres karts auront quitté la grille pour démarrer son tour de formation et restera obligatoirement à l'arrière de la formation.

2.20 - Procédure de départ

A. Le signal de départ sera donné au moyen de feux lumineux.

B. Le mode de départ doit être stipulé dans le Règlement Particulier de l'Épreuve. Il ne peut être que «lancé» ou «arrêté», la grille étant constituée de deux files de karts. Le départ type «Le Mans» est interdit (sauf dérogation accordée par la CIK-FIA).

C. Pour donner le départ, le Directeur d'Épreuve (ou à défaut, le Directeur de Course) se trouvera sur une plateforme située à au moins 5 mètres du bord de la piste et derrière une barrière de protection permanente (Article 7.7.1 C du Règlement des Circuits, Partie 1).

D. Une Ligne Jaune sera peinte 25 m avant la Ligne de Départ. Il est interdit d'accélérer avant d'avoir franchi cette ligne. Pour les départs lancés, cette Ligne Jaune sera également matérialisée par une rangée de cônes souples (1 cône de chaque côté de la piste). Si une Voiture Pilote est utilisée, la Ligne Jaune sera peinte 50 m avant la Ligne de Départ. Il est interdit d'accélérer avant d'avoir franchi cette ligne.

E. Dès que le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve indique au moyen du drapeau vert que les karts peuvent s'élancer, les Pilotes sont «aux ordres du Directeur de Course ou du Directeur d'Épreuve» et ne peuvent plus recevoir d'assistance extérieure. Tout Pilote qui ne se sera pas mis à temps avec son kart en ordre de marche aux ordres du Directeur de Course ou du Directeur d'Épreuve ne pourra quitter la Pré-Grille que sur ordre du Directeur de Course, du Directeur d'Épreuve ou du Responsable de la Pré-Grille.

F. Les karts effectueront environ un Tour de Formation avant que le départ ne soit donné. Il est interdit de dépasser un autre Pilote sous peine de pénalité infligée par les Commissaires Sportifs (10 secondes de pénalité ou exclusion de la Manche).

Si un Pilote s'arrête pour une raison quelconque pendant le Tour de Formation, il ne pourra pas essayer de repartir avant qu'il n'ait été dépassé par l'ensemble du plateau. Il repartira obligatoirement à l'arrière de la formation. Au cas où il tenterait de démarrer devant le plateau dans l'espoir que les Pilotes de tête le dépassent, il se verrait présenter le drapeau noir et serait exclu de cette course.

begin again at the 5-minute signal, **allowing in order to allow** the karts to be changed. The Mechanics will then have the possibility of bringing to the grid the substitution karts placed on trolleys, will be allowed to proceed to the change of karts and will have to return directly to the «Start» Servicing Park with the karts which were not selected for the race. Any Driver who does not dispose (or no longer disposes) of a reserve kart shall return to the «Start» Servicing Park in order to carry out the necessary mechanical interventions; he will be invited to leave the Assembly Area only once all the other karts have left the grid to start their formation lap, and he will have to stay at the back of the formation.

2.20 - Starting procedure

A. The start signal shall be given by means of lights.

B. The type of start must be indicated in the Supplementary Regulations of the Event. It may only be «rolling» or «standing», the grid being constituted of two lines of karts. «Le Mans» type starts are forbidden (except waiver granted by the CIK-FIA).

C. To give the start, the Race Director (or, failing that, the Clerk of the Course) shall be placed on a platform located at least 5 metres from the trackside and behind a permanent protecting barrier (Article 7.7.1 C of the Circuit Regulations, Part 1).

D. A Yellow Line shall be painted 25 m ahead of the Start Line. It is forbidden to accelerate before having crossed that line. For rolling starts, this Yellow Line will also be materialised by a row of soft cones (1 cone on each side of the track).

If a Safety Car is used, the Yellow Line shall be painted 50 m ahead of the Start Line. It is forbidden to accelerate before having crossed that line.

E. As soon as the Clerk of the Course or the Race Director indicates with the green flag that the karts may take the start, the Drivers are «at the orders of the Clerk of the Course or of the Race Director» and may no longer receive any outside help. Any Driver who has not placed himself at the orders of the Clerk of the Course or of the Race Director in time with his kart in working order will be allowed to leave the Assembly Area only at the orders of the Clerk of the Course, of the Race Director or of the Officer in charge of the Assembly Area.

F. Karts will cover approximately one Formation Lap before the start may be given. It is forbidden to overtake another Driver under pain of a penalty inflicted by the Stewards (10 seconds or exclusion from the Heat).

If a Driver stops for any reason during the Formation Lap, he will not be allowed to try and start again before he has been passed by the whole field. He shall start again from the back of the formation. Should he try to start ahead of the field in the hope that the leading Drivers overtake him, he would be shown the black flag and be excluded from that race.



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

texte supprimé = ~~texte barré~~
nouveau texte = **texte en gras souligné**

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

deleted text = ~~crossed-out text~~
new text = **text in bold underlined**

Application : **immédiate**

Implementation: **immediate**

PRESRIPTIONS GENERALES GENERAL PRESCRIPTIONS

2.20bis - Neutralisation d'une Manche Qualificative ou d'une Course

a) Le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve pourra décider de neutraliser une Manche Qualificative ou une Course. Cette procédure ne sera utilisée qu'en cas d'encombrement de la Piste ou si des Pilotes ou des Officiels courent un danger physique immédiat, dans des circonstances ne justifiant néanmoins pas l'arrêt de la Manche Qualificative ou de la Course.

b) Quand l'ordre sera donné de neutraliser la Manche Qualificative ou la Course, tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux jaunes agités et un panneau «SLOW» (panneau de couleur jaune, avec inscription «SLOW» en noir), qui seront maintenus jusqu'à la fin de la neutralisation. Les feux orange clignotants seront allumés à hauteur de la Ligne.

c) Tous les karts en course devront se mettre en file derrière le kart de tête et il sera absolument interdit de dépasser. Les dépassements seront autorisés uniquement si un kart ralentit en raison d'un problème grave.

d) Le kart de tête donnera la cadence des tours de neutralisation, à une allure modérée et tous les autres karts devront rester en formation aussi serrée que possible.

e) Pendant la neutralisation, les karts pourront entrer en zone de réparations, mais ils ne pourront regagner la piste que lorsqu'ils y seront autorisés par un commissaire. Un kart regagnant la piste avancera à une vitesse modérée jusqu'à ce qu'il atteigne l'extrémité de la file de karts se trouvant derrière le kart de tête.

f) Lorsque le Directeur d'Épreuve ou le Directeur de Course décidera de mettre un terme à la neutralisation, il fera éteindre les feux orange clignotants, ce sera le signal pour les Pilotes que la Course sera relancée dès le passage suivant sur la Ligne. Dans le dernier tour de neutralisation, les panneaux «SLOW» seront maintenus et les drapeaux jaunes seront présentés immobiles.

g) À ce moment-là, le kart de tête continuera de donner la cadence, à une allure modérée. La relance de la Course sera indiquée par le Directeur d'Épreuve ou le Directeur de Course au moyen d'un drapeau vert agité à hauteur de la Ligne. Tant que les karts n'auront pas franchi la Ligne à la fin de la neutralisation de la Manche Qualificative ou de la Course, tout dépassement sera interdit. Au retour vers la Ligne, où sera agité un drapeau vert par le Directeur d'Épreuve ou le Directeur de Course, les Pilotes ne pourront accélérer qu'à hauteur de la ligne jaune précédant la Ligne. Les drapeaux jaunes et les panneaux «SLOW» aux postes de surveillance seront alors retirés et remplacés par des drapeaux verts agités. Ces drapeaux seront déployés pendant un tour au maximum.

h) Chaque tour accompli pendant que la neutralisation sera compté comme un tour de course.

i) Si la course se termine alors que la neutralisation est en cours, les karts se verront présenter le drapeau à damier

2.20b - Neutralisation of a Qualifying Heat or a Race

a) The Clerk of the Course or the Race Director may decide to neutralise a Qualifying Heat or a Race. This procedure will be used only if the Track is obstructed, or if the Drivers or Officials are in immediate physical danger, but the circumstances are not sufficient to justify stopping the Qualifying Heat or Race.

b) When the order is given to neutralise the Qualifying Heat or Race, all observers' posts will display waved yellow flags and a "SLOW" board (yellow board with the word "SLOW" written in black), which shall be maintained until the neutralisation is over. Flashing orange lights will be switched on at the Line.

c) All the competing karts must then line up behind the leading kart, and overtaking is strictly forbidden. Overtaking will be permitted only if a kart slows down because of a serious problem.

d) During the neutralisation laps, the leading kart will dictate the pace, at a moderate speed, and all the other karts must remain in as tight a formation as possible.

e) The karts may enter the repair zone during the neutralisation, but they may rejoin the track only when authorised to do so by a marshal. A kart rejoining the track shall proceed at a moderate speed until it reaches the end of the line of karts behind the leading kart.

f) When the Race Director or the Clerk of the Course decides to end the neutralisation, he will have the flashing orange lights switched off; this will be the signal to the Drivers that the Race is to resume next time the Line is crossed. In the last neutralisation lap, the "SLOW" boards will be maintained and the yellow flags will be shown immobile.

g) At that moment, the leading kart will continue to set the pace, at a moderate speed. The Race Director or the Clerk of the Course will signal the resumption of the Race by means of a waved green flag at the Line. Overtaking will remain prohibited until the karts have crossed the Line at the end of the neutralisation of the Qualifying Heat or Race. On approaching the Line, where a green flag will be waved by the Race Director or the Clerk of the Course, the Drivers may accelerate only after crossing the yellow line preceding the Line. The yellow flags and the "SLOW" boards at the observers' posts will then be withdrawn and replaced with waved green flags. These flags will be displayed for a maximum of one lap.

h) Each lap completed during the neutralisation will be counted as a racing lap.

i) If the race finishes during the neutralisation, the karts will take the chequered flag as usual, ~~without being~~



**PRESCRIPTIONS GENERALES
GENERAL PRESCRIPTIONS**

selon la procédure normale sans être autorisés à doubler
Les dépassements seront autorisés uniquement si un kart ralentit en raison d'un problème grave.

2.21 - Arrêt de la Course ou des Essais

A. S'il devient nécessaire d'arrêter la Course ou les Essais à cause de l'encombrement du circuit à la suite d'un accident ou parce qu'à ce moment les conditions atmosphériques ou d'autres raisons en rendent la poursuite dangereuse, le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve ordonnera qu'un drapeau rouge soit déployé sur la Ligne. Simultanément, des drapeaux rouges seront déployés aux postes de commissaires de piste qui en seront munis. La décision d'arrêter la course ou les essais ne pourra être prise que par le Directeur de Course (ou, s'il a dû s'absenter, par son adjoint) ou le Directeur d'Épreuve. Si le signal de cesser de courir est donné:

a) pendant les Essais: tous les karts réduiront immédiatement leur vitesse et rentreront lentement au Parc d'Assistance «Arrivée», et tous les karts abandonnés sur la piste en seront enlevés;

b) pendant les Manches Qualificatives: tous les karts devront immédiatement réduire leur vitesse et gagner l'entrée du Parc d'Assistance «Arrivée» ou s'immobiliser sur la piste à l'endroit désigné lors du Briefing, sachant que:

- le classement de la Manche sera le classement au terme du tour précédant celui au cours duquel le signal d'arrêt aura été donné,
- des karts ou des véhicules de secours pourront se trouver sur la piste,
- le circuit pourra être totalement obstrué à cause d'un accident,
- les conditions atmosphériques auront pu rendre le circuit impraticable à grande vitesse.

La procédure à suivre varie selon le nombre de tours complets effectués par le Pilote en tête de la Manche avant que le signal d'arrêt ne soit donné:

- moins de 75% de la distance prévue pour la Manche (arrondie au nombre entier supérieur de tours). Si un nouveau départ peut être donné, l'Article 2.22 s'appliquera;

- 75% ou plus de la distance prévue pour la Manche (arrondie au nombre entier supérieur de tours). Les karts seront directement dirigés vers le Parc Fermé et la Manche sera considérée comme s'étant terminée lorsque le kart de tête aura franchi la Ligne au terme du tour précédant celui au cours duquel le signal d'arrêt aura été donné;

c) pendant une Course de la phase finale: tous les karts devront immédiatement réduire leur vitesse et gagner l'entrée du Parc d'Assistance «Arrivée» ou s'immobiliser sur la piste à l'endroit désigné lors du Briefing, sachant que:

- le classement de la Course sera le classement au terme du tour précédant celui au cours duquel le signal d'arrêt de la Course aura été donné,
- des karts ou des véhicules de secours pourront se trou-

~~allowed to overtake~~ **Overtaking will be permitted only if a kart slows down because of a serious problem.**

2.21 - Stopping a Race or Practice

A. Should it become necessary to stop the Race or Practice because the circuit is blocked by an accident or because weather or other conditions make it dangerous to continue, the Clerk of the Course or the Race Director shall order a red flag to be shown on the Line.

Simultaneously, red flags will be shown at marshals' posts provided with these flags. The decision to stop the race or practice may be taken only by the Clerk of the Course (or, if he had to leave, by his deputy) or the Race Director. If the signal to stop racing is given:

a) during Practice: all karts shall immediately reduce speed and go back slowly to the «Finish» Servicing Park, and all karts abandoned on the track shall be removed;

b) during the Qualifying Heats: all karts will immediately reduce their speed and go to the «Finish» Servicing Park entrance or stop on the track at the place designated during the Briefing, considering that:

- the classification of the Heat will be the classification at the end of the lap prior to that during which the signal to stop was given,
- karts or rescue vehicles may be on the track,
- the circuit may be totally blocked because of an accident,
- the weather conditions may have made it impossible to drive at high speed on the circuit.

The procedure to be followed varies according to the number of laps completed by the Heat leader before the signal to stop was given:

- less than 75% of the distance scheduled for the Heat (rounded up to the nearest higher whole number of laps). If the Heat can be restarted, Article 2.22 will apply;

- 75% or more of the distance scheduled for the Heat (rounded up to the nearest higher whole number of laps). The karts will be directly led to the Parc Fermé, and the Heat will be considered as having stopped when the leading kart crossed the Line at the end of the lap prior to that during which the signal to stop was given;

c) during a Race of the final phase, all karts must immediately reduce speed and go to the entrance to the «Finish» Servicing Park or stop on the track at the place designated during the Briefing, considering that:

- the classification of the Race will be the classification at the end of the lap prior to that during which the signal to stop the Race was given,
- karts or rescue vehicles may be on the track,



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

nouveau texte

Application : **01/01/2008**

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

new text

Implementation : **01/01/2008**

CODE DE CONDUITE SUR CIRCUITS DE KARTING
CODE OF DRIVING CONDUCT ON KARTING CIRCUITS

ADAPTATION DE L'ANNEXE L DU CODE SPORTIF INTERNATIONAL AU KARTING EN VUE D'UNE PUBLICATION DANS L'ANNUAIRE DE LA CIK-FIA 2008

CODE DE CONDUITE SUR CIRCUIT DE KARTING

1. Respect des signaux

Les indications figurant à l'Article 2.15 des Prescriptions Générales et à l'Article 2.3 du Règlement des Circuits (Partie II) sont considérées faire partie du présent Code de Conduite. Tout Pilote doit en posséder une connaissance complète.

2. Dépassements

a) Pendant la course, un kart qui se trouve sur la piste peut utiliser toute la largeur de ladite piste. Cependant, dès qu'il est rejoint par un kart dont la vitesse est soit temporairement, soit constamment supérieure à la sienne, le Pilote n'est pas autorisé à zigzaguer ou à changer de trajectoire pour empêcher une manœuvre légitime de dépassement tentée par cet autre Concurrent qui se trouve déjà à sa hauteur. Il doit accorder le droit de passage à l'autre kart pour libérer le passage.

b) Si le Pilote du kart rejoint ne semble pas se rendre compte qu'on veut le dépasser, le(s) Signaleur(s) devront lui adresser un avertissement au moyen du drapeau bleu agité pour prévenir qu'un autre Concurrent cherche à dépasser.

Tout Pilote qui ne tiendrait pas compte du drapeau bleu pourra être pénalisé par les Commissaires Sportifs. Des infractions systématiques ou répétées pourraient entraîner la mise hors course des contrevenants.

c) Les courbes ainsi que leurs zones d'entrée et de sortie peuvent être négociées par les Pilotes comme ils l'entendent dans les limites de la piste. Le dépassement, compte tenu des possibilités du moment, peut s'effectuer sur la droite ou sur la gauche. Toutefois, des manœuvres susceptibles de gêner les autres Pilotes, tels que des changements de direction prématurés ou dangereux, plus d'un changement de direction, le rassemblement volontaire des véhicules à l'extérieur ou à l'intérieur de la courbe ou tout autre changement dangereux de direction, sont strictement interdites et entraîneront des pénalités allant, suivant l'importance ou la répétition des infractions, de l'amende à l'exclusion de la course. La répétition d'une conduite dangereuse peut entraîner l'exclusion de la course.

d) Toute manœuvre d'obstruction, qu'elle soit l'œuvre d'un ou de plusieurs Pilotes ayant ou non des intérêts communs, est interdite. Il n'est permis à plusieurs karts de rouler constamment de front ou d'adopter une formation en éventail que si aucun autre kart ne cherche à les dépasser. Dans le cas contraire, le drapeau bleu agité sera présenté aux Pilotes.

e) La pénalisation infligée aux Pilotes qui ne tiennent pas compte du drapeau bleu sera également appliquée aux Pilotes qui obstruent une partie de la piste et sera

ADAPTATION OF APPENDIX L TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE TO KARTING WITH A VIEW TO PUBLISHING IT IN THE 2008 CIK-FIA YEARBOOK

CODE OF DRIVING CONDUCT ON KARTING CIRCUITS

1. Observance of signals

The instructions detailed in Article 2.15 of the General Prescriptions and in Article 2.3 of the Circuit Regulations (Part II) are deemed to be part of this Code of Driving Conduct. All Drivers must be thoroughly acquainted with them.

2. Overtaking

a) During a race, a kart alone on the track may use the full width of the said track. However, as soon as it is caught up by a kart which is either temporarily or constantly faster, the Driver is not allowed to swing from one side to the other or make a move sideways in order to prevent a legal overtaking manoeuvre when the other Competitor is already by his side. He shall give the other kart the right of way in order to allow for passing.

b) If the Driver who has been caught does not seem to notice that another Driver wants to overtake him, the flag Marshal(s) will give a warning by waving the blue flag to indicate that another Competitor wants to overtake.

Any Driver who does not take notice of the blue flag may be penalised by the Stewards. Systematic or repeated offences may result in the exclusion of the offender from the race.

c) Curves, as well as the approach and exit zones thereof, may be negotiated by the Drivers in any way they wish, within the limits of the track. Overtaking, according to the circumstances, may be done either on the right or on the left.

However, manoeuvres liable to hinder other Drivers such as premature or dangerous changes of direction, more than one change of direction, deliberate crowding of karts towards the inside or the outside of the curve or any other dangerous change of direction, are strictly prohibited and shall be penalised, according to the importance and repetition of the offences, by penalties ranging from a fine to the exclusion from the race. The repetition of dangerous driving, even involuntary, may result in the exclusion from the race.

d) Any obstructive manoeuvre carried out by one or several Drivers, either having common interests or not, is prohibited. The persistent driving abreast of several karts, as well as fan-shaped arrangement, is authorised only if there is not another kart trying to overtake. Otherwise the blue flag will be waved.

e) The penalty inflicted for ignoring the blue flag will also be applied to the Drivers who obstruct part of the track and shall be more severe in the case of systematic



CODE DE CONDUITE SUR CIRCUITS DE KARTING
CODE OF DRIVING CONDUCT ON KARTING CIRCUITS

plus sévère dans le cas d'une obstruction systématique, allant, de ce fait, d'une amende à l'exclusion de la course. La même pénalisation sera appliquée aux Pilotes qui zigzaguent sur la piste pour empêcher les autres Concurrents de les dépasser.

f) La répétition de fautes graves ou l'évidence d'un manque de maîtrise du kart (telle que sortie de piste) pourront entraîner l'exclusion des Pilotes en question.

g) Seule la piste doit être utilisée par les Pilotes au cours de l'épreuve.

h) Contacts / collisions (pendant la course, y compris le tour de décélération) : des sanctions pourront être prises contre un Pilote qui pousse un autre Concurrent.

3. Arrêt d'un kart pendant la course

a) Le Pilote de tout kart qui abandonne doit manifester son intention à l'avance et il lui incombe de veiller à ce que la manœuvre ne représente aucun danger et s'effectue le plus près possible du point de dégagement.

b) Dans le cas où un Pilote se trouverait dans l'obligation d'arrêter son kart, que se soit involontairement ou pour une autre raison, le kart devra être dégagé de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou n'entrave pas le déroulement de la course.

Si le Pilote est dans l'impossibilité de dégager son kart d'une position présentant des risques, il est du devoir du (des) Commissaire(s) de piste ou autre(s) officiel(s) de prêter assistance.

c) Tout ravitaillement sur la piste même est interdit, sous peine d'exclusion immédiate.

d) A l'exception du Pilote et, dans des cas exceptionnels, des officiels compétents, personne n'est autorisé à toucher à un kart arrêté sous peine d'exclusion du kart en question.

e) Il est interdit de pousser un kart le long de la piste ou de lui faire franchir ainsi la ligne d'arrivée, sous peine d'exclusion.

f) Tout kart abandonné sur le circuit par son Pilote, même momentanément, sera considéré comme s'étant retiré de la course. Un kart que le Pilote quitte momentanément pendant la suspension de la course ne sera pas considéré comme abandonné.

4. Entrée aux stands (ou Zone de Réparations ou Parcs d'Assistance)

a) La zone dite de décélération fait partie de l'aire des stands.

b) Au cours des essais et de la course, l'accès aux stands ou à la Zone de Réparations n'est autorisé que par la zone de décélération. Toute dérogation à cette règle entraînera l'exclusion du Pilote.

obstruction, thus ranging from a fine to the exclusion from the race. The same penalty shall be applied to Drivers who swing from one side of the track to the other in order to prevent other Competitors from overtaking.

f) The repetition of serious mistakes or the appearance of a lack of control over the kart (such as leaving the track) may entail the exclusion of the Drivers concerned.

g) The race track alone shall be used by the Drivers during the race.

h) Contacts / collisions (during the race, deceleration lap included): sanctions may be imposed on a Driver who pushes another Driver.

3. Stopping of a kart during the race

a) The Driver of any kart leaving the race shall signal this intention in good time and is responsible for ensuring that the manoeuvre is carried out safely and as near as possible to the point of exit.

b) Should a Driver be compelled to stop his/her kart, either involuntarily or for any other reason, the kart shall be moved off the track as soon as possible so that its presence does not constitute a danger or prevent the normal running of the race.

If the Driver is not able to move the kart out of the potentially dangerous position, it is the duty of the Marshals or other officials to help.

c) Any replenishment carried out on the track itself is prohibited, and will entail immediate exclusion.

d) Apart from the Driver - and, in exceptional cases, the competent officials - nobody is allowed to touch a stopped kart under penalty of its exclusion from the race.

e) Pushing a kart along the track or pushing it across the finishing line is not allowed, and will entail immediate exclusion.

f) Any kart abandoned on the circuit by its Driver, even temporarily, shall be considered as withdrawn from the race. A kart left temporarily by its Driver whilst a race is suspended will not be considered abandoned.

4. Entrance to the pits (or Repairs Area or Servicing Parks)

a) The so-called «deceleration zone» is a part of the pits area.

b) During the practice sessions and the race, access to the pits or to the Repairs Area is allowed only through the deceleration zone. The penalty for a breach of this rule shall be exclusion from the race.



**CODE DE CONDUITE SUR CIRCUITS DE KARTING
CODE OF DRIVING CONDUCT ON KARTING CIRCUITS**

c) Tout Pilote ayant l'intention de quitter la piste ou de rentrer à son stand ou au Parc d'Assistance ou en Zone de Réparations doit manifester son intention à temps et s'assurer qu'il peut le faire sans danger.

d) Sauf dans un cas de force majeure (reconnu en tant que tel par les Commissaires Sportifs de l'épreuve), le franchissement dans quelque sens que ce soit de la ligne de démarcation entre la zone de décélération et la piste est interdit.

e) Sauf dans un cas de force majeure (reconnu en tant que tel par les Commissaires Sportifs de l'épreuve), toute ligne peinte sur la piste à la sortie des stands ou de la Zone de Réparations dans le but de séparer les karts quittant les stands ou la Zone de Réparations des karts en piste ne pourra être franchie par aucune partie d'un kart quittant les stands.

c) Any Driver intending to leave the track or to enter the pits or the Servicing Park or the Repairs Area shall signal his intention in good time and make sure that it is safe to do so.

d) Except in cases of force majeure (accepted as such by the Stewards of the meeting), the crossing, in any direction, of the line separating the deceleration zone and the track is prohibited.

e) Except in cases of force majeure (accepted as such by the Stewards of the meeting), any line painted on the track at the pit exit or the Repairs Area for the purpose of separating karts leaving the pits or the Repairs Area from those on the track must not be crossed by any part of a kart leaving the pits.



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

texte supprimé = ~~texte barré~~
nouveau texte = **texte en gras souligné**

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

deleted text = ~~crossed-out text~~
new text = **text in bold underlined**

Application : **01/01/2008**

Implementation: **01/01/2008**

CHAMPIONNAT D'EUROPE CIK-FIA DE SUPERKART CIK-FIA EUROPEAN SUPERKART CHAMPIONSHIP

DÉLÉGUÉS ET OFFICIELS CIK-FIA

24) Articles 7 et 8 des Prescriptions Spécifiques.

CANDIDATURES DES CONCURRENTS

25) Les candidats devront être titulaires de Licences Internationales de Concurrents en cours de validité et des autorisations (visas) nécessaires délivrées par leur ASN affiliée à la CIK-FIA.

26) Les candidatures de participation au Championnat devront être soumises à la CIK-FIA au moins 21 jours avant chaque Épreuve au moyen du formulaire d'engagement disponible sur www.cikfia.com et doivent être accompagnées des copies des licences et droits d'engagement à l'ordre de la FIA.
Les candidats acceptés sont automatiquement admis à l'Épreuve du Championnat et seront les seuls Concurrents y participant. Les candidats refusés seront avisés au plus tard 14 jours avant l'Épreuve.

27) Les candidatures devront comprendre:

a) une confirmation que le candidat, en son nom et celui de toute personne concernée par sa participation au Championnat a lu et compris le Code, les Prescriptions Générales, les Prescriptions Spécifiques, les Annexes, le Règlement Technique et le Règlement Sportif, et s'engage à les observer;

b) les nom, coordonnées et détails du Pilote.

28) Le nombre des engagés par Épreuve sera limité à 60.

Les engagements seront enregistrés selon le système de priorités suivant:

Les formulaires d'engagement incomplets ou seulement envoyés par fax ne seront pas pris en considération.

A) Pour la première Épreuve:

- Priorité 1: les Pilotes ayant marqué au moins un point lors du Championnat de l'année précédente, sous réserve du respect de la procédure d'engagement;

- Priorité 2: les Pilotes ayant participé à toutes les Épreuves du Championnat de l'année précédente, sous réserve de respect de la procédure d'engagement;

- Priorité 3: tous les autres engagements seront sélectionnés en fonction de leur ordre d'arrivée au Secrétariat de la CIK-FIA.

B) Pour la deuxième Épreuve:

- **Priorité 1: les Pilotes ayant marqué au moins un point à la première Épreuve du Championnat, sous réserve du respect de la procédure d'engagement;**

- **Priorité 2: les Pilotes ayant participé à la première Épreuve du Championnat, sous réserve de respect de la**

CIK-FIA DELEGATES AND OFFICIALS

24) Articles 7 and 8 of the Specific Prescriptions.

ENTRANTS' APPLICATIONS

25) Applicants must hold valid Entrants' International Licences and the necessary authorisations (visas) issued by their ASNs affiliated to the CIK-FIA.

26) Applications to participate in the Championship must be submitted to the CIK-FIA at least 21 days prior to each Event by means of the entry form available on www.cikfia.com and must be accompanied by the copies of the licences and entry fee to the order of the FIA.
Successful applicants are automatically admitted to all the Championship Event and will be the only Entrants at this Event. Unsuccessful applications will be notified at last 14 days prior to the Event.

27) Applications shall include:

a) confirmation that the applicant has read and understood the Code, the General Prescriptions, the Specific Regulations, the Appendices, the Technical Regulations and the Sporting Regulations and agrees, on his own behalf and on behalf of everyone associated with his participation in the Championship, to respect them;

b) the name, contact details and data of the Driver.

28) The number of entries in the Championship will be limited to 60.

Entries will be registered according to the following seeding system:

Entry forms that are incomplete or that were sent by fax only will not be taken into consideration.

A) For the first Event:

- 1st priority: Drivers who scored at least one point in the Championship of the previous year, subject to the respect of the entry procedure;

- 2nd priority: Drivers who participated in all the Events of the Championship of the previous year, subject to the respect of the entry procedure;

- 3rd priority: any other entries will be selected according to the order of arrival at the Secretariat of the CIK-FIA.

B) For the second Event:

- **1st priority: Drivers who have scored at least one point in the first Event of the Championship, subject to the respect of the entry procedure;**

- **2nd priority: Drivers who participated in the first Event of the Championship, subject to the respect of the entry**



CHAMPIONNAT D'EUROPE CIK-FIA DE SUPERKART
CIK-FIA EUROPEAN SUPERKART CHAMPIONSHIP

procédure d'engagement;

- Priorité 3 : tous les autres engagements seront sélectionnés en fonction de leur ordre d'arrivée au Secrétariat de la CIK-FIA.

C) Pour la troisième Épreuve:

- Priorité 1 : les Pilotes ayant marqué au moins un point au Championnat, sous réserve de respect de la procédure d'engagement;
- Priorité 2 : les Pilotes ayant participé aux deux premières Épreuves du Championnat, en fonction de l'ordre d'arrivée des formulaires d'engagement au Secrétariat de la CIK-FIA, sous réserve de respect de la procédure d'engagement;
- Priorité 3 : les Pilotes ayant participé à au moins une des deux Épreuves du Championnat, en fonction de l'ordre d'arrivée des formulaires d'engagement au Secrétariat de la CIK-FIA, sous réserve de respect de la procédure d'engagement;
- Priorité 4 : tous les autres engagements seront sélectionnés en fonction de leur ordre d'arrivée au Secrétariat de la CIK-FIA.

29) Toutes les candidatures seront étudiées par la CIK-FIA, qui publiera la liste des karts et des Pilotes acceptés, avec leurs numéros de compétition, au plus tard 7 jours après la date de clôture des engagements, les candidats refusés ayant déjà été informés conformément à l'Article 26.

PILOTES ADMIS

30) Les Pilotes s'engageant aux Épreuves du Championnat doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré A ou B, délivrée par leur ASN affiliée à la CIK-FIA, en conformité avec les Articles 4.3 et 4.4 de l'Annexe B. Les Pilotes s'engageant à une Épreuve du Championnat devront pouvoir justifier d'une expérience d'au moins deux courses nationales ou internationales de Superkart sur circuits longs.

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

31) Les Épreuves sont réservées aux Superkarts de Division 1, tels que définis par le Règlement Technique.

32) Le Concurrent doit inscrire une combinaison de châssis et moteurs par Épreuve. Seuls les moteurs agréés avant le 1^{er} avril 2007 sont acceptés. Aucune modification de cette combinaison ne sera possible après l'officialisation de la liste des inscrits par la CIK-FIA.

33) Chaque Pilote aura le droit de présenter aux Vérifications Techniques le matériel suivant:

Nombre de châssis:	1 *
Nombre de moteurs en Div. 1:	2 bas-moteurs, de même marque ou de marques différentes; 4 bas-moteurs, de même marque, pour les karts propulsés par 2 moteurs d'ICC
Trains de pneus «slick»:	libre

procedure;

- 3rd priority: any other entries will be selected according to the order of arrival at the Secretariat of the CIK-FIA.

C) For the third Event:

- 1st priority: Drivers who have scored at least one point in the Championship, subject to the respect of the entry procedure;
- 2nd priority: Drivers who participated in the first two Events of the Championship, according to the order of arrival at the Secretariat of the CIK-FIA, subject to the respect of the entry procedure;
- 3rd priority: Drivers who participated in at least one of the two Events of the Championship, according to the order of arrival at the Secretariat of the CIK-FIA, subject to the respect of the entry procedure;
- 4th priority: any other entries will be selected according to the order of arrival at the Secretariat of the CIK-FIA.

29) All applications will be studied by the CIK-FIA, which will publish the list of karts and Drivers accepted, with their racing numbers, at the latest 7 days after the closing date of entries, unsuccessful applicants having already been informed in compliance with Article 26.

ELIGIBLE DRIVERS

30) Drivers entering the Championship Events must be holders of a Grade A or B International Karting Licence, issued by their ASN affiliated the CIK-FIA, in compliance with Articles 4.3 and 4.4 of Appendix B. In order to enter a Championship Event, Drivers must prove that they have the experience of at least two national or international Superkart races on long circuits.

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

31) Events are reserved for Division 1 Superkarts, as defined by the Technical Regulations.

32) The Entrant must enter a chassis and engines combination for each Event. Only engines agreed before 1 April 2007 are eligible. No modification of this combination will be allowed after the entry list has been made official by the CIK-FIA.

33) Each Driver will be entitled to submit to Scrutineering the following equipment:

Number of chassis:	1 *
Number of engines in Div. 1:	2 lower engines, of the same make or of different makes; 4 lower engines, of the same make, for the karts powered by 2 ICC engines
Sets of «slick» tyres:	free