



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

nouveau texte.

Application : **01/01/2009**
Publié le : **08/07/2008**

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

new text

Implementation: **01/01/2009**
Published on: **08/07/2008**

COUPE DU MONDE CIK-FIA DE KF3 CIK-FIA WORLD CUP FOR KF3

COUPE DU MONDE CIK-FIA DE KF3

RÈGLEMENT SPORTIF

La CIK-FIA organise la Coupe du Monde CIK-FIA de KF3 («l'Épreuve») qui est la propriété de la CIK-FIA. L'Épreuve couronnera le Pilote vainqueur de la Coupe du Monde CIK-FIA de KF3. Toutes les parties concernées (FIA, CIK-FIA, ASN, Organismes, Concurrents et circuits) s'engagent à appliquer ainsi qu'à observer les règles régissant l'Épreuve.

RÈGLEMENT

1) Le texte final du présent Règlement Sportif sera la version française à laquelle il sera fait référence en cas de controverse d'interprétation. Dans ce document, les intitulés sont énoncés aux seules fins de commodité et ne font pas partie du présent Règlement Sportif.

OBLIGATIONS GÉNÉRALES

2) Tous les Pilotes, Concurrents et Officiels participant à l'Épreuve s'engagent en leur nom propre et celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions du Code Sportif International («le Code»), le Règlement Technique de Karting («le Règlement Technique»), les Prescriptions Générales applicables aux Épreuves internationales et Championnats, Coupes et Trophées CIK-FIA de Karting («les Prescriptions Générales»), les Prescriptions Spécifiques applicables aux Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA de Karting («les Prescriptions Spécifiques») et le présent Règlement Sportif.

3) L'Épreuve est régie par le présent Règlement Sportif et par le Règlement Technique.

4) Toute réglementation nationale particulière doit être soumise à la CIK-FIA au moment de la candidature pour l'inscription de l'Épreuve au Calendrier Sportif International. Seule l'approbation de la CIK-FIA peut rendre effectives de telles réglementations particulières pour l'Épreuve. La CIK-FIA assurera que tous les candidats Concurrents soient informés de telles réglementations particulières avant la date de clôture des engagements, conformément à l'Article 23.

5) Le Règlement Particulier de l'Épreuve devra se conformer à l'Article 6 des Prescriptions Spécifiques.

6) Aucun Constructeur, aucune association de Constructeurs, aucun Concurrent ne pourra organiser ou être associé à une ASN, à un club affilié à cette ASN ou à un Organisateur pour l'organisation de cette Épreuve.

7) Le droit de lier le nom d'une entreprise, organisation ou marque commerciale à l'Épreuve est réservé exclusivement à la CIK-FIA. Sauf accord écrit préalable de la CIK-FIA, aucun Organisateur ou groupement d'Organismes ne peut indiquer ou faire croire que ladite Épreuve est subventionnée ou aidée financièrement, soit directement, soit indirectement, par une entreprise ou organisation

CIK-FIA WORLD CUP FOR KF3

SPORTING REGULATIONS

The CIK-FIA organises the CIK-FIA World Cup for KF3 («the Event») which is the property of the CIK-FIA. The Event will reward the winner of the CIK-FIA World Cup for KF3. All the parties concerned (FIA, CIK-FIA, ASNs, Organisers, Entrants and circuits) undertake to apply and observe the rules governing the Event.

REGULATIONS

1) The final text of these Sporting Regulations shall be the French version which will be used should any dispute arise as to their interpretation. Headings in this document are for ease of reference only and do not form part of these Sporting Regulations.

GENERAL UNDERTAKINGS

2) All Drivers, Entrants and Officials participating in the Event undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe all the provisions of the International Sporting Code («the Code»), the Karting Technical Regulations («the Technical Regulations»), the General Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting international Events and Championships, Cups and Trophies («the General Prescriptions»), the Specific Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting Championships, Cups and Trophies («the Specific Prescriptions») and these Sporting Regulations.

3) The Event is governed by these Sporting Regulations and by the Technical Regulations.

4) Any special national regulations must be submitted to the CIK-FIA with the original application for inclusion of the Event on the International Sporting Calendar. Only with the approval of the CIK-FIA can such special regulations come into force for the Event. The CIK-FIA will ensure that all applicant Entrants are informed of such special regulations before entries close under Article 23.

5) The Supplementary Regulations will have to comply with Article 6 of the Specific Prescriptions.

6) No Manufacturer, no association of Manufacturers, no Entrant may organise or be associated with an ASN, with a club affiliated to that ASN or with an Organiser, for the organisation of an Event counting towards the Event.

7) The right to associate the name of a company, an organisation or a commercial make to the Event is exclusively reserved for the CIK-FIA. Unless there is a previous written agreement of the CIK-FIA, no Organiser or group of Organisers may indicate or make believe that the said Championship is sponsored or financially helped either directly or indirectly by a commercial firm or organisation.



COUPE DU MONDE CIK-FIA DE KF3
CIK-FIA WORLD CUP FOR KF3

commerciale.

8) Seule la CIK-FIA est habilitée à accorder des dérogations au présent Règlement Sportif.

CONDITIONS GÉNÉRALES

9) Il incombe aux Concurrents d'assurer que toutes les personnes concernées par leur engagement observent toutes les dispositions du Code, du Règlement Technique et du Règlement Sportif. Si un Concurrent est dans l'impossibilité d'être présent en personne à l'Épreuve, il doit désigner son représentant par écrit. À tout moment d'une Épreuve, la personne chargée d'un kart engagé est responsable conjointement et solidairement avec le Concurrent, de façon à assurer l'observation des dispositions.

10) Les Concurrents doivent assurer que leurs karts respectent les conditions de conformité et de sécurité pendant toute la durée de l'Épreuve.

11) La présentation d'un kart aux Vérifications Techniques sera considérée comme une déclaration implicite de conformité.

12) Les Concurrents, Pilotes, assistants et invités devront à tout instant porter les insignes d'identification appropriés qui leur auront été remis conformément aux prescriptions de l'Article 10 des Prescriptions Spécifiques.

COUPE DU MONDE: PRINCIPE ET DÉROULEMENT

13) La Coupe du Monde se déroule en une seule épreuve.

14) L'Épreuve aura le statut de compétition internationale libre.

15) L'Épreuve comportera deux courses en phase finale, nommées «Pré-Finale» et «Finale». Les distances de la Pré-Finale et de la Finale, à partir du signal de départ jusqu'au drapeau à damier, seront égales au nombre minimum de tours complets nécessaires pour dépasser respectivement les distances de 15 km et 25 km. Le drapeau à damier sera présenté au kart de tête lorsqu'il franchit la ligne d'arrivée («la Ligne») à la fin du tour pendant lequel cette distance est atteinte. La Ligne consiste en une ligne unique traversant la piste. Le classement final de l'Épreuve sera le classement de la Finale.

16) L'Épreuve peut être annulée si les karts de moins de douze Pilotes ont satisfait aux Vérifications Techniques. Si aucune formule de remplacement ne peut être trouvée, la CIK-FIA étudiera toute solution palliative.

CLASSEMENT

17) Le classement de l'Épreuve sera celui de la Finale.

18) Le titre de Pilote Vainqueur de la Coupe du Monde CIK-FIA de KF3 sera attribué au Pilote vainqueur de la Finale.

8) Only the CIK-FIA is entitled to grant waivers to these Sporting Regulations.

GENERAL CONDITIONS

9) It is the Entrant's responsibility to ensure that every person concerned by his entry observes all the provisions of the Code, the Technical Regulations and the Sporting Regulations. If an Entrant is unable to be present in person at the Event he must nominate his representative in writing. The person having charge of an entered kart during any part of an Event is responsible jointly and severally with the Entrant for ensuring that the provisions are observed.

10) Entrants must ensure that their karts comply with the conditions of conformity and safety throughout the Event.

11) The presentation of a kart for Scrutineering will be deemed an implicit statement of conformity.

12) Entrants, Drivers, assistants and guests must at all times wear the appropriate identification credentials which have been handed to them in accordance with the prescriptions of Article 10 of the Specific Prescriptions.

WORLD CUP: PRINCIPLE AND RUNNING

13) The World Cup is run over one single event.

14) The Event will have the status of full international event.

15) The Event will comprise two races in the final phase named «Pre-Final» and «Final». The distances of the Pre-Final and Final, from the starting signal to the chequered flag, will be equal to the minimum number of full laps necessary for reaching the respective distances of 15 and 25 km. The chequered flag will be shown to the leading kart when it crosses the finishing line («the Line») at the end of the lap during which that distance is reached. The Line consists in a single line across the track. The final classification of the Event will be the classification of the Final.

16) The Event may be cancelled if the karts of fewer than twelve Drivers have passed Scrutineering. If no alternative formula may be found, the CIK-FIA will study any palliative solution.

CLASSIFICATION

17) The classification of the Event will be that of the Final.

18) The title of Winner of the CIK-FIA World Cup for KF3 will be awarded to the Driver who has won the Final.



**COUPE DU MONDE CIK-FIA DE KF3
CIK-FIA WORLD CUP FOR KF3**

19) Si la Finale est interrompue en application de l'Article 2.21 des Prescriptions Générales sans pouvoir repartir et si moins de 75% de la distance prévue ont été couverts, le titre de Pilote Vainqueur de la Coupe du Monde CIK-FIA de KF3 ne sera pas attribué.

DÉLÉGUÉS CIK-FIA

20) Article 7 des Prescriptions Spécifiques.

OFFICIELS

21) Article 8 des Prescriptions Spécifiques.

CANDIDATURES DES CONCURRENTS

22) 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.

23) Les candidatures de participation à l'Épreuve devront être soumises par les Concurrents à la CIK-FIA au plus tard le 27 juillet au moyen du formulaire d'engagement disponible sur www.cikfia.com et doivent être accompagnées des copies de licences et droits d'engagement à l'ordre de la FIA.

24) 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 15 jours après la date de clôture des engagements.

25) Les candidatures devront comprendre:

a) une confirmation que le candidat, en son nom et celui de toute personne concernée par sa participation à l'Épreuve, 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.

26) Le nombre des engagés à l'Épreuve ne sera pas limité.

PILOTES ADMIS

27) Les Pilotes s'engageant à l'Épreuve doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré C-Junior (délivrée par leur ASN affiliée à la FIA), en conformité avec l'Article 4.2 de l'Annexe B.

28) Pilotes remplissant en outre les conditions suivantes:
a) classés parmi les 34 premiers du Championnat d'Europe CIK-FIA 2008 ou 2009 de KF3;
b) classés parmi les 34 premiers du Championnat d'Asie-Pacifique CIK-FIA 2008 de KF3;
c) classés parmi les 15 premiers du Viking Trophy CIK-FIA 2009 de KF3;
d) classés parmi les finalistes du Championnat panaméricain CIK-FIA 2008 ou 2009 d'ICC-Sudam-Junior;

19) If the Final is stopped under Article 2.21 of the General Prescriptions and cannot be restarted, and if less than 75% of the scheduled distance have been covered, the title of Winner of the CIK-FIA World Cup for KF3 will not be awarded.

CIK-FIA DELEGATES

20) Article 7 of the Specific Prescriptions.

OFFICIALS

21) Article 8 of the Specific Prescriptions.

ENTRANTS' APPLICATIONS

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

23) Applications to participate in the Event must be submitted by Entrants to the CIK-FIA by 27 July at the latest by means of the entry form available on www.cikfia.com and must be accompanied by the copies of the licences and entry fees to the order of the FIA.

24) 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 15 days after the closing date of entries.

25) 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 Event, to respect them;

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

26) The number of entries in the Event will not be limited.

ELIGIBLE DRIVERS

27) Drivers entering the Event must be holders of a Grade C-Junior International Karting Licence (issued by their ASNs affiliated to the FIA), in compliance with Article 4.2 of Appendix B.

28) Drivers meeting the additional conditions below:
a) classified in the top 34 of the 2008 or 2009 CIK-FIA European KF3 Championship;
b) classified in the top 34 of the 2008 CIK-FIA Asia-Pacific KF3 Championship;
c) classified in the top 15 of the 2009 CIK-FIA Viking Trophy for KF3;
d) classified among the finalists of the 2008 or 2009 CIK-FIA Panamerican ICC-Sudam-Junior Championship;



COUPE DU MONDE CIK-FIA DE KF3
CIK-FIA WORLD CUP FOR KF3

e] classés parmi les 5 premiers d'une épreuve de Qualification au Championnat d'Europe CIK-FIA 2009 de KF3;
f] classés parmi les 3 premiers d'un Championnat de Zone soit en 2008, soit en 2009 (selon le choix et le calendrier de la Zone concernée) de KF3 reconnu par la CIK-FIA;

g] classés parmi les 5 premiers d'un Championnat national soit en 2008, soit en 2009 (selon le choix et le calendrier de l'ASN concernée) de KF3 organisé par une ASN affiliée à la FIA et conforme à l'Article 18 du CSI.

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

29) L'Épreuve est réservée aux karts de KF3, tels que définis par le Règlement Technique.

30) Le Concurrent doit inscrire une combinaison de châssis, moteurs et pneumatiques pour l'Épreuve. Aucun changement de combinaison ne sera accepté après l'officialisation (publication) par la CIK-FIA de la liste des inscrits.

31) Chaque Pilote aura le droit de présenter aux Vérifications Techniques le matériel suivant:
Nombre de châssis: 2, de même marque
Nombre de moteurs: 2, de même marque
Trains de pneus «slick»: 2 *, de la marque prescrite pour l'Épreuve.

* voir Article 6 du Règlement de Distribution des Pneus

Les karts devront être présentés complets (châssis, carrosseries et accessoires montés), et les moteurs, présentés séparément.

32) À partir des Essais Qualificatifs, chaque Pilote pourra disposer du matériel suivant :

Nombre de châssis: 2 (les 2 marqués aux Vérifications Techniques)
Nombre de moteurs: 2 (les 2 marqués aux Vérifications Techniques)

Trains de pneus «slick»: 1 + 1 *

Trains de pneus «pluie»: 2 *

* voir Article 4 du Règlement de Distribution des Pneus
Note: les pneus et le carburant stockés au Parc d'Assistance ne pourront pas être utilisés lors des Warm-ups. Les seuls pneus «slicks» autorisés pour les Warm-ups seront les pneus marqués lors des Vérifications Techniques.

33) Changement de matériel
L'échange de moteurs, de châssis, de l'ensemble du châssis/moteur et des pneus est interdit entre les différents Pilotes. Aucun changement du châssis, du moteur ou de l'ensemble du châssis/moteur ne pourra être effectué pendant la procédure de départ ni entre le départ et l'arrivée des Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage, Pré-Finale et Finale. Les contrevenants seront exclus de l'Épreuve.

34) Gestion des deux châssis
Le choix du châssis (parmi les deux marqués aux Vérifications Techniques) pour les Essais et Manches Qualificatifs

e] classified in the top 5 of a Qualifying event for the 2009 CIK-FIA European KF3 Championship;

f] classified in the top 3 in either 2008 or 2009 of a KF3 Zone Championship recognised by the CIK-FIA (in accordance with the choice and the calendar of the Zone concerned);

g] classified in the top 5 in either 2008 or 2009 of a KF3 national Championship organised by an ASN affiliated to the FIA (in accordance with the choice and the calendar of the ASN concerned) and in accordance with Article 18 of the ISC.

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

29) The Event is reserved for KF3 karts, as defined by the Technical Regulations.

30) The Entrant must enter the same chassis, engines and tyres combination for the Event. No change of combination shall be accepted after the entry list has been made official (published) by the CIK-FIA.

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

Number of chassis: 2, of the same make
Number of engines: 2, of the same make
Sets of «slick» tyres: 2 *, of the prescribed for the Event.

* see Article 6 of the Tyre Distribution Regulations

The karts must be presented in full configuration (assembled chassis + bodywork + extra components), and the engines must be presented separately.

32) As from the Qualifying Practice, each Driver may have the following equipment:

Number of chassis: 2 (the 2 marked at Scrutineering)
Number of engines: 2 (the 2 marked at Scrutineering)

Sets of «slick» tyres: 1 + 1 *

Sets of «wet» tyres: 2 *

* see Article 4 of the Tyre Distribution Regulations
Note: The tyres and fuel stored in the Servicing Park cannot be used in the Warm-ups. The tyres marked during Scrutineering shall be the only «slick» tyres authorised for the Warm-ups.

33) Change of equipment
Changing engines, chassis, the chassis/engine unit and tyres between the various Drivers is forbidden.
No change of the chassis, of the engine or of the chassis/engine unit may be carried out during the starting procedure or between the start and finish of the Qualifying Practice, Qualifying Heats, Second Chance Heat, Pre-Final and Final. Offenders will be excluded from the Event.

34) Management of the two chassis
The choice of the chassis (from among the two chassis marked at Scrutineering) to be used for the Qualifying



**COUPE DU MONDE CIK-FIA DE KF3
CIK-FIA WORLD CUP FOR KF3**

et Courses de la phase finale est laissé à l'appréciation du Pilote. Cependant, en cas de conditions climatiques changeantes, chacun des deux châssis devra être prêt à l'emploi et monté dans deux configurations différentes, l'une de type «sec», l'autre de type «pluie». Les deux châssis devront être introduits en Parc d'Assistance «Départ». Aucun délai supplémentaire ne sera alloué à un Pilote n'ayant pas respecté cette consigne. Seul le châssis sélectionné par le Pilote pourra être amené en Pré-grille ou en grille et ce choix sera définitif.

La substitution du châssis sélectionné ne sera autorisée que sur décision du Directeur d'Épreuve, en cas de «START DELAYED». 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'élaner de la Pré-grille lorsque tous les autres karts auront quitté la Pré-grille ou la grille pour démarrer leur tour de formation et restera obligatoirement à l'arrière de la formation.

FOURNITURE DE PNEUMATIQUES ET LIMITATION DES PNEUMATIQUES DURANT L'ÉPREUVE

35) Voir Règlement de Distribution des Pneumatiques.

NUMÉROS DE COMPÉTITION ET NOM DU PILOTE

36) Les numéros de compétition seront conformes aux dispositions de l'Article 24 du Règlement Technique.

37) Le nom du Pilote doit être inscrit sur chaque carrosserie latérale et être facilement lisible, conformément à l'Article 24 du Règlement Technique.

38) Le drapeau de la nationalité du Pilote sera celui équivalant à la nationalité de sa licence.

VÉRIFICATIONS SPORTIVES ET TECHNIQUES

39) Voir l'Article 2.10 des Prescriptions Générales.

40) Lors de l'Épreuve, la CIK-FIA vérifiera toutes les licences.

41) Lors des Vérifications Techniques de l'Épreuve (pour lesquelles un ordre de passage des Pilotes sera communiqué au tableau officiel d'affichage), il sera procédé à un marquage du châssis et des pièces principales des moteurs (1/2 carters et cylindre), ainsi que des 8 pneus «slicks» maximum autorisés pour les Essais non-Qualificatifs. Les châssis, moteurs et pneus «slicks» seront marqués au moyen de codes-barres. Les codes-barres sur les pneus seront appliqués par les Manufacturiers lors de la vulcanisation des pneus. Les châssis et moteurs seront identifiés par des autocollants à codes-barres fournis et mis en place par les Commissaires Techniques. Les moteurs, qui seront marqués de deux autocollants (un sur le cylindre, l'autre sur un demi-carter), devront comporter des emplacements de 28 x 20 mm, totalement propres et dégraissés, et fraisés selon les positions décrites sur une annexe à la Fiche

Practice and Heats and races of the final phase is left to the discretion of the Driver. However, 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 other of the "wet-weather" type. The two chassis must be placed in the "Start" Servicing Park. No additional time will be allowed to a Driver who has not respected these instructions. Only the chassis selected by the driver may be taken to the Assembly Area or to the grid and this choice will be final.

The substitution of the selected chassis will be authorised only by decision of the Race Director, in the event that "START DELAYED" is announced. 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 or the Grid to start their formation lap, and he will have to stay at the back of the formation.

DISTRIBUTION OF TYRES AND LIMITATION OF TYRES DURING THE EVENT

35) See Regulations for the Distribution of Tyres.

RACING NUMBERS AND NAME OF THE DRIVER

36) Racing numbers shall comply with the provisions of Article 24 of the Technical Regulations.

37) The name of the Driver must appear on each side of the lateral bodywork and be clearly legible, in accordance with Article 24 of the Technical Regulations.

38) The flag of the Driver's nationality must be that of the nationality of his licence.

SPORTING CHECKS AND SCRUTINEERING

39) See Article 2.10 of the General Prescriptions.

40) At the Event, the CIK-FIA will control all licences.

41) At Scrutineering of the Event (for which the order in which Drivers are to pass will be indicated on the official posting board), the chassis and the main engine parts (1/2 crankcases and cylinder), as well as the 8 "slick" tyres maximum allowed for non-Qualifying Practice, will be marked. The chassis, engines and "slick" tyres will be marked by means of bar codes. The bar codes will be applied to the tyres by the tyre Manufacturers at the vulcanisation. The chassis and engines will be identified by stickers with bar codes, to be supplied and applied by the Scrutineers. The engines, which will be marked with two stickers (one on the cylinder and the other on a half sump), shall comprise spaces of 28 mm x 20 mm totally clean and without any grease, milled in accordance with the locations described on an appendix to the Homologation Form.



COUPE DU MONDE CIK-FIA DE KF3
CIK-FIA WORLD CUP FOR KF3

d'Homologation.

À tout moment de l'Épreuve, les marquages devront être intacts et parfaitement lisibles. Il est interdit d'appliquer un matériau ou un produit quelconque sur les marquages. Un marquage détérioré ou illisible, qu'elle qu'en soit la raison, sera passible pour le Pilote concerné de l'exclusion de l'Épreuve. La même sanction sera applicable en cas d'échange de matériel entre Pilotes. Les Concurrents concernés et tous les Pilotes qu'ils auront inscrits pourront être exclus de l'Épreuve.

Avant et après chaque séance d'Essais, chaque Manche et chaque Course de la phase finale, les Commissaires Techniques pourront vérifier si le marquage du matériel est conforme. À la fin de chaque séance d'Essais, chaque Manche et chaque Course de la phase finale, le Pilote devra s'assurer que les marquages sont intacts. Si un marquage subit une altération ou une déformation, le Pilote devra en informer immédiatement le Délégué Technique ou le Commissaire Technique en Chef avant de quitter le Parc d'Assistance.

BRIEFINGS

42) Article 2.18 des Prescriptions Générales et Article 13 des Prescriptions Spécifiques.

SÉCURITÉ GÉNÉRALE

43) Article 2.14 des Prescriptions Générales.

NOMBRE DE KARTS AUTORISÉS EN PISTE

44) Article 14 des Prescriptions Spécifiques.

DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

45) L'Épreuve se composera au moins d'Essais non-Qualificatifs, d'Essais Qualificatifs, de Manches Qualificatives et d'une phase finale.

a) Essais non-Qualificatifs: L'horaire de l'Épreuve devra prévoir des Essais non-Qualificatifs pour la catégorie. Ils sont réservés aux Pilotes ayant satisfait aux Vérifications Sportives et Techniques.

b) Essais Qualificatifs: Article 15 B des Prescriptions Spécifiques.

c) Manches Qualificatives: Article 15 C des Prescriptions Spécifiques.

d) Manche de Repêchage: Article 15 D des Prescriptions Spécifiques.

e) Phase finale: 34 Pilotes disputeront la phase finale, sur une distance totale de 40 km, qui se déroulera selon le schéma suivant: Pré-Finale et Finale.

* Pré-Finale (15 km): Positions de départ selon le nombre de points obtenus dans les Manches Qualificatives. Les six Pilotes repêchés occuperont les dernières places en respectant l'ordre d'arrivée de la Manche de Repêchage.

At all times throughout the Event these official markings shall be intact and perfectly readable. It is forbidden to apply any material or product on the markings. A Driver with a marking that is damaged or unreadable for whatever reason will be liable to exclusion from the Event. The same sanction will be applicable in the event of an exchange of equipment between Drivers. The Entrants concerned and all the Drivers they have entered may be excluded from the Event.

Before and after every Practice session, every Heat and every Race of the final phase, the Scrutineers may control whether the marking of the equipment complies with the rule. At the end of every Practice session, every Heat and every Race of the final phase the Driver shall ensure that his markings are intact. If a marking has undergone an alteration or a deformation, the Driver shall immediately inform the Technical Delegate or the Chief Scrutineer before leaving the Servicing Park.

BRIEFINGS

42) Article 2.18 of the General Prescriptions and Article 13 of the Specific Prescriptions.

GENERAL SAFETY

43) Article 2.14 of the General Prescriptions.

NUMBER OF KARTS ALLOWED ON THE TRACK

44) Article 14 of the Specific Prescriptions.

RUNNING OF THE EVENT

45) *The Event will comprise non-Qualifying Practice, Qualifying Practice, Qualifying Heats and a final phase as a minimum.*

a) Non-Qualifying Practice: The programme of the Event must provide for non-Qualifying Practice for the category. It is reserved for Drivers who have passed the Sporting Checks and Scrutineering.

b) Qualifying Practice: Article 15 B of the Specific Prescriptions.

c) Qualifying Heats: Article 15 C of the Specific Prescriptions.

d) Second Chance Heat: Article 15 D of the Specific Prescriptions.

e) Final phase: 34 Drivers will compete in the final phase over a total distance of 40 km, which will be run according to the following format: Pre-Final and Final.

** Pre-Final (15 km): Starting positions according to the number of points allocated in the Qualifying Heats. The first six Drivers qualified in the Second Chance Heat will have the last positions respecting the finishing order of the*



**COUPE DU MONDE CIK-FIA DE KF3
CIK-FIA WORLD CUP FOR KF3**

* Finale (25 km) : Positions de départ déterminées par le classement de la Pré-Finale. Les Pilotes non-partants ou exclus de la Pré-Finale ne seront pas autorisés à participer à la Finale.

f) Lors du Repêchage et de la phase finale, tout Pilote en passe d'être doublé par le(s) Pilote(s) de tête ou qui a été doublé pour quelque raison que ce soit se verra présenter le drapeau bleu et rouge (double diagonale) avec son numéro. Il devra rejoindre la balance dans le Parc Fermé et sera classé selon le nombre de tours qu'il aura réellement effectués.

GRILLES DE DÉPART

46) Article 2.19 des Prescriptions Générales.

PROCÉDURE DE DÉPART

47) Article 2.20 des Prescriptions Générales.

48) Départs lancés pour karts à prise directe avec embrayage: au terme de leur Tour de Formation, les Pilotes s'avanceront à vitesse réduite vers la Ligne de Départ, rangés en deux files de karts. Durant la phase d'approche, les feux seront au rouge. Aucun kart ne pourra accélérer avant l'extinction des feux rouges. Les karts maintiendront leur position jusqu'à ce que le signal de départ soit donné. S'il est satisfait de la formation, le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve donnera le départ en éteignant les feux rouges. S'il n'est pas satisfait de la procédure, il allumera le feu orange, lequel signifiera qu'un Tour de Formation supplémentaire devra être effectué.

49) Les Commissaires Sportifs pourront utiliser tout système vidéo ou électronique susceptible de les aider à prendre une décision. Les décisions des Commissaires Sportifs pourront prévaloir sur celles des Juges de Fait. Toute infraction aux dispositions du Code ou du présent Règlement Sportif relatives à la procédure de départ pourra entraîner l'exclusion du Pilote concerné de l'Épreuve.

ARRÊT DE LA COURSE

50) Article 2.21 des Prescriptions Générales.

NOUVEAU DÉPART DE LA COURSE

51) Article 2.22 des Prescriptions Générales.

ARRIVÉE

52) Article 2.23 des Prescriptions Générales.

PARC FERMÉ

53) Article 2.13 des Prescriptions Générales.

Second Chance Heat.

* *Finale (25 km): Starting positions determined by the classification of the Pre-Final. Drivers who did not take the start of the Pre-Final or were excluded from it will not be authorised to participate in the Final.*

f) During the Second Chance Heat and the final phase, any Driver about to be overtaken by the Race leader(s) or who has been overtaken for any reason whatsoever will be shown the blue and red (double diagonal) flag with his number. He shall return to the scales in the Parc Fermé and will be classified according to the number of laps that he has actually completed.

STARTING GRIDS

46) Article 2.19 of the General Prescriptions

STARTING PROCEDURE

47) Article 2.20 of the General Prescriptions.

48) *Rolling starts for direct drive karts with clutches: at the end of the Formation Lap, Drivers will go at a slow speed towards the Start Line assembled in two lines of karts. During the approach stage, the red lights will be on. No kart shall accelerate before the red lights have been switched off. Karts must maintain their position until the start signal is given. If the Clerk of the Course or the Race Director is satisfied with the formation, he will give the start by switching off the red lights. If he is not satisfied with the procedure, he will switch on the orange light, which means that an extra Formation Lap must be covered.*

49) *The Stewards may use any video or electronic system likely to help them to take a decision. The Stewards' decisions may supersede those taken by Judges of Fact. Any infringement to the provisions of the Code or of these Sporting Regulations relating to the starting procedure may entail the exclusion of the Driver concerned from the Event.*

STOPPING THE RACE

50) Article 2.21 of the General Prescriptions.

RESTARTING THE RACE

51) Article 2.22 of the General Prescriptions.

FINISH

52) Article 2.23 of the General Prescriptions.

PARC FERMÉ

53) Article 2.13 of the General Prescriptions.



COUPE DU MONDE CIK-FIA DE KF3
CIK-FIA WORLD CUP FOR KF3

**INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX
CONCURRENTS**

54) Article 2.16 des Prescriptions Générales.

INCIDENTS

55) Article 2.24 des Prescriptions Générales.

RÉCLAMATIONS ET APPELS

56) Article 20 des Prescriptions Spécifiques.

AMENDES

57) Article 21 des Prescriptions Spécifiques.

CÉRÉMONIE DE PODIUM

58) Les Pilotes classés 3^e, 2^e et 1^{er} de la Finale monteront successivement sur le podium. L'hymne national du Pilote vainqueur sera joué et les drapeaux nationaux des trois premiers seront hissés.

DROITS D'INSCRIPTION ET FONDS DE PRIX

59) Chaque ASN dont un ou plusieurs Pilotes s'est/se sont engagé(s) à l'Épreuve devra verser à la CIK-FIA 214 Euros pour alimenter le Fonds de Prix commun récompensant les Championnats.

60) Le droit d'inscription et l'inscription devront être payés et envoyés par le Concurrent. La CIK-FIA devra être en possession des inscriptions au plus tard à la date de clôture, fixée au 27 juillet. Le droit d'inscription par Pilote pour l'Épreuve est de 360 Euros (dont 100 Euros seront versés à l'Organisateur).

**INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO
ENTRANTS**

54) Article 2.16 of the General Prescriptions.

INCIDENTS

55) Article 2.24 of the General Prescriptions.

PROTESTS AND APPEALS

56) Article 20 of the Specific Prescriptions.

FINES

57) Article 21 of the Specific Prescriptions.

PODIUM CEREMONY

58) The Drivers classified 3rd, 2nd and 1st in the Final shall climb on the podium one after the other. The winning Driver's national anthem will be played and the national flags of the first three finishers will be hoisted.

ENTRY FEES AND PRIZE FUND

59) Each ASN of which one or several Drivers has/have entered the Event must pay to the CIK-FIA 214 Euros to contribute to the common Prize Fund which rewards the Championships.

60) Entry fees and entries must be paid and sent by the Entrant. The CIK-FIA must have received entries at the latest on the closing date of entries, set at 27 July. The entry fee per Driver for the Event is 360 Euros (100 Euros of which will be paid to the Organiser).



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

Application : **01/01/2009**
Publié le : **08/07/2008**

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Implementation: **01/01/2009**
Published on: **08/07/2008**

COUPE DU MONDE CIK-FIA DE KZ1 CIK-FIA WORLD CUP FOR KZ1

19) Si la Finale est interrompue en application de l'Article 2.21 des Prescriptions Générales sans pouvoir repartir et si moins de 75% de la distance prévue ont été couverts, le titre de Pilote Vainqueur de la Coupe du Monde CIK-FIA de KZ1 ne sera pas attribué.

DÉLÉGUÉS CIK-FIA ET OFFICIELS

20) Articles 7 et 8 des Prescriptions Spécifiques.

CANDIDATURES DES CONCURRENTS

21) 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 FIA.

22) Les candidatures de participation à l'Épreuve devront être soumises par les Concurrents à la CIK-FIA au plus tard le 4 août au moyen du formulaire d'engagement disponible sur www.cikfia.com et doivent être accompagnées des copies de licences et droits d'engagement à l'ordre de la FIA.

23) 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 15 jours après la date de clôture des engagements.

24) Les candidatures devront comprendre:

a) une confirmation que le candidat, en son nom et celui de toute personne concernée par sa participation à l'Épreuve, 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.

25) Le nombre des engagés à l'Épreuve ne sera pas limité.

PILOTES ADMIS

26) Les Pilotes titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré A (délivrée par leur ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 4.4 de l'Annexe B).

27) Les Pilotes titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré B (délivrée par leur ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 4.3 de l'Annexe B), ayant marqué **au moins un point** des points **et participé à toutes les épreuves** du Championnat d'Europe de KZ2 **de la même année** l'année précédente, ayant participé à la Coupe du Monde de KZ1 de l'année précédente ou ayant participé **à toutes les épreuves du** au Championnat d'Europe de KZ1 **de la même année** l'année précédente.

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

28) L'Épreuve est réservée aux karts de KZ1, tels que définis par le Règlement Technique.

19) *If the Final is stopped under Article 2.21 of the General Prescriptions and cannot be restarted, and if less than 75% of the scheduled distance have been covered, the title of Winner of the CIK-FIA World Cup for KZ1 will not be awarded.*

CIK-FIA DELEGATES AND OFFICIALS

20) *Articles 7 and 8 of the Specific Prescriptions.*

ENTRANTS' APPLICATIONS

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

22) *Applications to participate in the Event must be submitted by Entrants to the CIK-FIA by 4 August at the latest by means of the entry form available on www.cikfia.com and must be accompanied by the copies of the licences and entry fees to the order of the FIA.*

23) *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 15 days after the closing date of entries.*

24) *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 Event, to respect them;*

b) *the name, contact details and datas of the Driver.*

25) *The number of entries in the Event will not be limited.*

ELIGIBLE DRIVERS

26) *Drivers holding a Grade A International Karting Licence (issued by their ASN affiliated to the FIA, in compliance with Article 4.4 of Appendix B).*

27) *Drivers holding a Grade B International Karting Licence (issued by their ASN affiliated to the FIA, in compliance with Article 4.3 of Appendix B), who scored **at least one point** points **and took part in all the events** in the European KZ2 Championship the **same** previous year, participated in the KZ1 World Cup the previous year or participated in **all the events in** the European KZ1 Championship the **same** previous year.*

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

28) *The Event is reserved for KZ1 karts, as defined by the Technical Regulations.*



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Application : **01/01/2010**
Publié le : **08/07/2008**

Implementation: **01/01/2010**
Published on: **08/07/2008**

CHAMPIONNAT D'EUROPE CIK-FIA DE KZ2 CIK-FIA EUROPEAN KZ2 CHAMPIONSHIP

devront être soumises à la CIK-FIA au plus tard le 31 mars 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 toutes les Épreuves du Championnat et seront les seuls Concurrents participant à ces Épreuves. Les candidats refusés seront avisés avant le 14 avril. Aucun changement de Concurrent ne sera autorisé après l'officialisation de la liste des engagés.

26) 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,

c) l'engagement du candidat à participer à toutes les Épreuves,

d) un paiement de 600 Euros de caution garantissant la participation du candidat à toutes les Épreuves du Championnat. Si le candidat ne participe pas à toutes les Épreuves du Championnat, le montant de la caution sera partagé entre les Organisateurs.

27) Le nombre des engagés au Championnat ne sera pas limité. Les formulaires d'engagement incomplets ou seulement envoyés par fax ne seront pas pris en considération.

28) 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 15 jours après la date de clôture des engagements, les candidats refusés ayant déjà été informés conformément à l'Article 25.

PILOTES ADMIS

29) Les Pilotes s'engageant au Championnat doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré B, délivrée par leur ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 4.3 de l'Annexe B.

30) Ne sont pas admis: les Pilotes ayant terminé parmi les 6 premiers du Championnat d'Europe de KZ2 de l'année précédente, les Pilotes ayant participé au Championnat d'Europe de KZ1 ou à la Coupe du Monde de KZ1 de l'année précédente **et les Pilotes ayant terminé parmi les 10 premiers de la Coupe du Monde de KZ1 de l'année précédente.**

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

31) Les Épreuves sont réservées aux karts de KZ2, tels que définis par le Règlement Technique.

32) Le Concurrent doit inscrire une combinaison de châssis, moteurs et pneumatiques pour l'ensemble du Cham-

be submitted to the CIK-FIA by 31 March at the latest 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 Events and will be the only Entrants at these Events. Unsuccessful applications will be notified before 14 April. No change of Entrant shall be allowed after the entry list has been made official.

26) 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,

c) an undertaking by the applicant to participate in every Event,

d) a deposit payment of 600 Euros as a guarantee that the applicant will participate in all the Events of the Championship. If the applicant does not participate in all the Events of the Championship, the amount of the deposit will be divided between the Organisers.

27) The number of entries in the Championship will be unlimited. Entry forms that are incomplete or that were sent by fax only shall not be taken into consideration.

28) 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 15 days after the closing date of entries, unsuccessful applicants having already been informed in compliance with Article 25.

ELIGIBLE DRIVERS

29) Drivers entering the Championship must be holders of a Grade B International Karting Licence, issued by their ASN affiliated the FIA, in compliance with Article 4.3 of Appendix B.

30) Drivers not eligible: Drivers who were classified in the top 6 in the European KZ2 Championship of the previous year, the Drivers who participated in the European KZ1 Championship or in the KZ1 World Cup of the previous year **and the Drivers who were classified in the top 10 in the World Cup for KZ1 of the previous year.**

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

31) Events are reserved for KZ2 karts, as defined by the Technical Regulations.

32) The Entrant must enter the same chassis, engines and tyres combination for the whole Championship. No change



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Application : **01/01/2009**
Publié le : **08/07/2008**

Implementation: **01/01/2009**
Published on: **08/07/2008**

CHAMPIONNAT D'EUROPE CIK-FIA DE KF2 CIK-FIA EUROPEAN KF2 CHAMPIONSHIP

PILOTES ADMIS

32) Les Pilotes s'engageant aux Qualifications et au Championnat doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré B, délivrée par une ASN du continent européen affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 4.3 de l'Annexe B.

33) Les Pilotes titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré B délivrée par une ASN affiliée à la FIA d'un continent n'accueillant aucun Championnat Continental CIK-FIA de KF2 seront libres de s'inscrire aux Qualifications dans la région de leur choix. Une autorisation (visa) devra être délivrée par l'ASN du candidat Pilote.

Pour le Championnat:

34) ~~72-81~~ Pilotes maximum seront admis à participer au Championnat. Le nombre de Pilotes qualifiés par région sera calculé proportionnellement au nombre d'inscriptions par région.

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

35) Les Qualifications et le Championnat sont réservées aux karts de KF2, tels que définis par le Règlement Technique.

36) Le Concurrent doit inscrire une combinaison de châssis, moteurs et pneumatiques pour les Qualifications et le Championnat. Aucun changement de matériel ne sera accepté après l'officialisation (publication) par la CIK-FIA des listes des engagés aux Qualifications et au Championnat. Tout changement de matériel signalé avant cette officialisation devra l'être, par écrit, par le Concurrent au Secrétariat de la CIK-FIA. Le matériel inscrit pour le Championnat ne devra pas nécessairement être le même que celui inscrit pour les Qualifications.

37) Chaque Pilote aura le droit de présenter aux Vérifications Techniques le matériel suivant:
Nombre de châssis: 2, de même marque
Nombre de moteurs: 2, de même marque
Trains de pneus «slick»: 2 *, de la marque prescrite pour le Championnat

* voir Article 6 du Règlement de Distribution des Pneus

Les karts devront être présentés complets (châssis, carrosseries et accessoires montés), et les moteurs, présentés séparément.

38) A partir des Essais Qualificatifs, chaque Pilote pourra disposer du matériel suivant :

Nombre de châssis: 2 (les 2 marqués aux Vérifications Techniques)
Nombre de moteurs: 2 (les 2 marqués aux Vérifications Techniques)

Trains de pneus «slick»: 1 + 1 *
Trains de pneus «pluie»: 2 *

* voir Article 4 du Règlement de Distribution des Pneus

Note: les pneus et le carburant stockés au Parc d'Assistance ne pourront pas être utilisés lors des Warm-ups. Les seuls pneus «slicks» autorisés pour les Warm-ups seront

LIGIBLE DRIVERS

32) Drivers entering the Qualifications and the Championship must be holders of a Grade B International Karting Licence, issued by an ASN of the European continent affiliated to the FIA, in compliance with Article 4.3 of Appendix B.

33) Drivers holding a Grade B International Karting Licence issued by a FIA affiliated ASN from a continent where no CIK-FIA KF2 Continental Championship is organised will be free to enter the Qualifications in the region of their choice. An authorisation (visa) shall be issued by the ASN of the applying Driver.

For the Championship:

34) ~~72-81~~ Drivers as a maximum will be eligible for the Championship. The number of qualified Drivers from each region will be calculated in proportion to the number of entries per region.

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

35) The Qualifications and the Championship are reserved for KF2 karts, as defined in the Technical Regulations.

36) The Entrant must enter a chassis, engines and tyres configuration for the Qualifications and the Championship. No change of equipment will be accepted after the CIK-FIA has made official (published) the Qualifications and Championship entry lists. Any change of equipment notified before this must be notified, in writing, by the Entrant to the Secretariat of the CIK-FIA. The equipment entered for the Championship must not necessarily be the same as that entered for the Qualifications.

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

Number of chassis: 2, of the same make
Number of engines: 2, of the same make
Sets of «slick» tyres: 2 *, of the prescribed make for the Championship

* see Article 6 of the Tyre Distribution Regulations

The karts must be presented in full configuration (assembled chassis + bodywork + extra components), and the engines must be presented separately.

38) As from the Qualifying Practice, each Driver may have the following equipment:

Number of chassis: 2 (the 2 marked at Scrutineering)
Number of engines: 2 (the 2 marked at Scrutineering)

Sets of «slick» tyres: 1 + 1 *
Sets of «wet» tyres: 2 *

* see Article 4 of the Tyre Distribution Regulations

Note: The tyres and fuel stored in the Servicing Park cannot be used in the Warm-ups. The tyres marked during Scrutineering shall be the only «slick» tyres authorised for



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

Application : **01/01/2009**
Publié le : **08/07/2008**

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Implementation: **01/01/2009**
Published on: **08/07/2008**

CHAMPIONNAT D'EUROPE CIK-FIA DE KF3 CIK-FIA EUROPEAN KF3 CHAMPIONSHIP

PILOTES ADMIS

32) Tous les Pilotes s'engageant aux Qualifications et au Championnat doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré C-Junior, délivrée par une ASN du continent européen affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 4.2 du Chapitre I de l'Annexe B.

33) Les Pilotes s'engageant aux Qualifications devront pouvoir justifier une expérience d'au moins deux courses nationales ou internationales avec du matériel conforme à la réglementation d'ICA-J ou de KF3.

Pour le Championnat :

34) ~~72-81~~ Pilotes maximum seront admis à participer au Championnat. Le nombre de Pilotes qualifiés par région sera calculé proportionnellement au nombre d'inscriptions par région.

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

35) Les Qualifications et le Championnat sont réservées aux karts KF3, tels que définis par le Règlement Technique.

36) Le Concurrent doit inscrire une combinaison de châssis, moteurs et pneumatiques pour les Qualifications et le Championnat. Aucun changement de matériel ne sera accepté après l'officialisation (publication) par la CIK-FIA des listes des engagés aux Qualifications et au Championnat. Tout changement de matériel signalé avant cette officialisation devra l'être, par écrit, par le Concurrent au Secrétariat de la CIK-FIA. Le Concurrent et le matériel inscrits par un Conducteur pour le Championnat ne devront pas nécessairement être les mêmes que ceux inscrits pour les Qualifications.

37) Chaque Pilote aura le droit de présenter aux Vérifications Techniques le matériel suivant:
Nombre de châssis: 2, de même marque
Nombre de moteurs: 2, de même marque
Trains de pneus «slick»: 2 *, de la marque prescrite pour le Championnat
* voir Article 6 du Règlement de Distribution des Pneus

Les karts devront être présentés complets (châssis, carrosseries et accessoires montés), et les moteurs, présentés séparément.

38) A partir des Essais Qualificatifs, chaque Pilote pourra disposer du matériel suivant :
Nombre de châssis: 2 (les 2 marqués aux Vérifications Techniques)
Nombre de moteurs: 2 (les 2 marqués aux Vérifications Techniques)
Trains de pneus «slick»: 1 + 1 *
Trains de pneus «pluie»: 2 *
* voir Article 4 du Règlement de Distribution des Pneus
Note: les pneus et le carburant stockés au Parc d'Assistance ne pourront pas être utilisés lors des Warm-ups. Les seuls pneus «slicks» autorisés pour les Warm-ups seront les pneus marqués lors des Vérifications Techniques.

ELIGIBLE DRIVERS

32) All Drivers entering the Qualifications and the Championship must be holders of a Grade C-Junior International Karting Licence, issued by an ASN of the European continent affiliated to the FIA, in compliance with Article 4.2 of Chapter I of Appendix B.

33) In order to enter the Qualifications, Drivers must prove that they have the experience of at least two national or international races with equipment complying with the ICA-J or KF3 Regulations.

For the Championship:

34) ~~72-81~~ Drivers as a maximum will be eligible for the Championship. The number of qualified Drivers from each region will be calculated in proportion to the number of entries per region.

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

35) The Qualifications and the Championship are reserved for KF3 karts, as defined in the Technical Regulations.

36) The Entrant must enter a chassis, engines and tyres configuration for the Qualifications and the Championship. No change of equipment will be accepted after the CIK-FIA has made official (published) the Qualifications and Championship entry lists. Any change of equipment notified before this must be notified, in writing, by the Entrant to the Secretariat of the CIK-FIA. The Entrant and equipment entered by a Driver for the Championship must not necessarily be the same as those entered for the Qualifications.

37) Each Driver will be entitled to submit to Scrutineering the following equipment:
Number of chassis: 2, of the same make
Number of engines: 2, of the same make
Sets of «slick» tyres: 2 *, of the prescribed make for the Championship
* see Article 6 of the Tyre Distribution Regulations

The karts must be presented in full configuration (assembled chassis + bodywork + extra components), and the engines must be presented separately.

38) As from the Qualifying Practice, each Driver may have the following equipment:
Number of chassis: 2 (the 2 marked at Scrutineering)
Number of engines: 2 (the 2 marked at Scrutineering)
Sets of «slick» tyres: 1 + 1 *
Sets of «wet» tyres: 2 *
* see Article 4 of the Tyre Distribution Regulations
Note: The tyres and fuel stored in the Servicing Park cannot be used in the Warm-ups. The tyres marked during Scrutineering shall be the only «slick» tyres authorised for the Warm-ups.



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

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

Application : **01/01/2009**
Publié le : **08/07/2008**

Implementation: **01/01/2009**
Published on: **08/07/2008**

COUPE DU MONDE CIK-FIA DE KF2 CIK-FIA WORLD CUP FOR KF2

PILOTES ADMIS

27) Les Pilotes s'engageant à l'Épreuve doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré B (délivrée par leur ASN affiliée à la FIA), en conformité avec l'Article 4.3 de l'Annexe B.

28) Pilotes remplissant en outre les conditions suivantes:
a] classés parmi les 34 premiers de la Coupe du Monde CIK-FIA 2008 de KF2
b] classés parmi les 34 premiers du Championnat d'Europe CIK-FIA 2008 ou 2009 de KF2;
c] classés parmi les 34 premiers du Championnat d'Asie-Pacifique CIK-FIA 2008 ou 2009 de KF2;
d] classés parmi les 15 premiers du Viking Trophy CIK-FIA 2009 de KF2;
e] classés parmi les finalistes du Championnat panaméricain CIK-FIA 2008 ou 2009 d'ICC-Sudam;
f] classés parmi les 5 premiers d'une épreuve de Qualification au Championnat d'Europe CIK-FIA 2009 de KF2;
g] classés parmi les 3 premiers d'un Championnat de Zone **soit en 2008 ou soit en 2009** (selon le choix et le calendrier de la Zone concernée) ~~d'Intercontinental A~~ ou de KF2 reconnu par la CIK-FIA;
h] classés parmi les 5 premiers d'un Championnat national **soit en 2008 ou soit en 2009** (selon le choix et le calendrier de l'ASN concernée) ~~d'Intercontinental A~~ ou de KF2 organisé par une ASN affiliée à la FIA et conforme à l'Article 18 du CSI;
i] ayant marqué au moins un point au Championnat d'Europe CIK-FIA 2008 de KF2.

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

29) L'Épreuve est réservée aux karts de KF2, tels que définis par le Règlement Technique.

30) Le Concurrent doit inscrire une combinaison de châssis, moteurs et pneumatiques pour l'Épreuve. Aucun changement de combinaison ne sera accepté après l'officialisation (publication) par la CIK-FIA de la liste des inscrits.

31) Chaque Pilote aura le droit de présenter aux Vérifications Techniques le matériel suivant:
Nombre de châssis: 2, de même marque
Nombre de moteurs: 2, de même marque
Trains de pneus «slick»: 2 *, de la marque prescrite pour l'Épreuve.

* voir Article 6 du Règlement de Distribution des Pneus

Les karts devront être présentés complets (châssis, carrosseries et accessoires montés), et les moteurs, présentés séparément.

32) A partir des Essais Qualificatifs, chaque Pilote pourra disposer du matériel suivant :

Nombre de châssis: 2 (les 2 marqués aux Vérifications Techniques)
Nombre de moteurs: 2 (les 2 marqués aux Vérifications Techniques)
Trains de pneus «slick»: 1 + 1 *
Trains de pneus «pluie»: 2 *

ELIGIBLE DRIVERS

27) Drivers entering the Event must be holders of a Grade B International Karting Licence (issued by their ASNs affiliated to the FIA), in compliance with Article 4.3 of Appendix B.

28) Drivers meeting the additional conditions below:
a] classified in the top 34 of the 2008 CIK-FIA World Cup for KF2
b] classified in the top 34 of the 2008 or 2009 CIK-FIA European KF2 Championship;
c] classified in the top 34 of the 2008 or 2009 CIK-FIA Asia-Pacific KF2 Championship;
d] classified in the top 15 of the 2009 CIK-FIA Viking Trophy for KF2;
e] classified among the finalists of the 2008 or 2009 CIK-FIA Panamerican ICC-Sudam Championship;
f] classified in the top 5 of a Qualifying event for the 2009 CIK-FIA European KF2 Championship;
g] classified in the top 3 in either 2008 or 2009 of an ~~Intercontinental A~~ or KF2 Zone Championship recognised by the CIK-FIA (in accordance with the choice and the calendar of the Zone concerned);
h] classified in the top 5 in either 2008 or 2009 of an ~~Intercontinental A~~ or KF2 national Championship organised by an ASN affiliated to the FIA (in accordance with the choice and the calendar of the ASN concerned) and in accordance with Article 18 of the ISC;
i] who scored at least one point in the 2008 CIK-FIA European KF2 Championship.

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

29) The Event is reserved for KF2 karts, as defined by the Technical Regulations.

30) The Entrant must enter the same chassis, engines and tyres combination for the Event. No change of combination shall be accepted after the entry list has been made official (published) by the CIK-FIA.

31) Each Driver will be entitled to submit to Scrutineering the following equipment:
Number of chassis: 2, of the same make
Number of engines: 2, of the same make
Sets of «slick» tyres: 2 *, of the prescribed for the Event.

* see Article 6 of the Tyre Distribution Regulations

The karts must be presented in full configuration (assembled chassis + bodywork + extra components), and the engines must be presented separately.

32) As from the Qualifying Practice, each Driver may have the following equipment:

Number of chassis: 2 (the 2 marked at Scrutineering)
Number of engines: 2 (the 2 marked at Scrutineering)
Sets of «slick» tyres: 1 + 1 *
Sets of «wet» tyres: 2 *



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Application : **Immédiate**
Publié le : **08/07/2008**

Implementation: **Immediate**
Published on: **08/07/2008**

CHAMPIONNATS, COUPES ET TROPHÉES DE LA CIK-FIA (SAUF EN SUPERKART) CIK-FIA CHAMPIONSHIPS, CUPS AND TROPHIES (EXCEPT IN SUPERKART)

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. Deux couloirs, larges de 2 mètres et bordés de lignes de couleur blanche, seront peints sur les 110 mètres menant jusqu'à la Ligne de départ. 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.

G. Dans le cas des départs lancés, un Pilote retardataire aura la possibilité de rejoindre sa place de grille uniquement si cette manœuvre ne gêne pas les autres Pilotes et dans tous les cas avant d'avoir atteint la Ligne Rouge qui sera matérialisée sur la piste, équipée d'une boucle de chronométrage et indiquée par le le Directeur d'Épreuve ou le Directeur de Course lors du Briefing.
Dans le cas des départs arrêtés, un Pilote retardataire a la possibilité de rejoindre sa place de grille jusqu'au moment où les feux rouges de départ sont allumés. Il est interdit pour regagner sa place d'emprunter tout parcours autre

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. Two 2-metre wide lanes bordered by white lines will be painted over the 110 metres leading to the Start Line. 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.

G. In the case of rolling starts, a Driver who is delayed will have the possibility of regaining his grid position only if this manoeuvre does not impede other Drivers and in all cases before having reached the Red Line which will be materialised on the track, equipped with a timekeeping loop and indicated by the Race Director or the Clerk of the Course at the Briefing.
In the case of standing starts, a Driver who is delayed will have the possibility of regaining his grid position until the red starting lights are switched on. In order to regain one's position, it is forbidden to use any course other than the



CHAMPIONNATS, COUPES ET TROPHÉES DE LA CIK-FIA (SAUF EN SUPERKART)
CIK-FIA CHAMPIONSHIPS, CUPS AND TROPHIES (EXCEPT IN SUPERKART)

que la piste utilisée pour la course.

H. S'il considère qu'un Pilote a été immobilisé par la faute d'un autre, le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve peut arrêter le Tour de Formation et recommencer la Procédure de Départ avec la grille originale ou autoriser le Pilote gêné à reprendre sa place.

I. Le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve donnera le départ dès qu'il sera satisfait de la formation.

J. En cas de faux départs répétés ou d'incidents au cours du (des) Tour(s) de Formation, le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve, agissant en qualité de Juge de Fait, pourront arrêter la procédure de départ au moyen du drapeau rouge et informer les Commissaires Sportifs, qui auront le droit d'infliger aux fautifs une pénalité, conformément à l'Article 2.24 des Prescriptions Générales. Une nouvelle procédure sera lancée, soit immédiatement, soit dans un délai de 30 minutes maximum, selon les circonstances. La grille de départ sera la même que pour la procédure initiale. Tous les Pilotes présents dans l'aire de départ ou dans l'aire de réparations avant l'arrêt de la procédure pourront prendre le départ du nouveau Tour de Formation.

K. Toute tentative pour anticiper le départ ou le retarder et toute sortie du couloir avant l'extinction des feux seront sanctionnées, conformément à l'Article 2.24 des Prescriptions Générales.

L. Dès que le départ a été donné, les conditions de la course entrent en vigueur et, quel que soit l'endroit où se trouve un kart sur la piste, il est interdit de lui fournir une assistance quelconque, sauf s'il s'agit de le garer à un endroit sûr.

Départs lancés pour karts à prise directe sans embrayage

Au terme de leur Tour de Formation, les Pilotes s'avanceront à vitesse réduite ou, si le circuit est équipé d'un système de contrôle de vitesse, à une vitesse de **±5 30** km/h minimum à **25 50** km/h maximum vers la Ligne de Départ, rangés en deux files de karts, chacune des files devant se tenir dans les couloirs tracés sur la piste. Durant la phase d'approche, les feux seront au rouge. Aucun kart ne pourra accélérer avant l'extinction des feux rouges. Les karts maintiendront leur position jusqu'à ce que le signal de départ soit donné. S'il est satisfait de la formation, le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve donnera le départ en éteignant les feux rouges. S'il n'est pas satisfait de la procédure, il allumera le feu orange, lequel signifiera qu'un Tour de Formation supplémentaire devra être effectué.

Départs lancés pour karts à prise directe avec embrayage

Au terme de leur Tour de Formation, les Pilotes s'avanceront à vitesse réduite ou, si le circuit est équipé d'un système de contrôle de vitesse, à une vitesse de **±5 30** km/h minimum à **25 50** km/h maximum vers la Ligne de Départ, rangés en deux files de karts, **chacune des files devant**

track used during the race.

H. If he considers that a Driver has been immobilised as a result of another Driver's mistake, the Clerk of the Course or the Race Director may stop the Formation Lap and start again the Starting Procedure on the basis of the original grid or allow the impeded Driver to regain his position.

I. The Clerk of the Course or the Race Director will give the start as soon as he is satisfied with the formation.

J. In the case of repeated false starts or of incidents during the Formation Lap(s), the Clerk of the Course or the Race Director, acting as a Judge of Fact, may stop the starting procedure by means of the red flag and inform the Stewards, who will be entitled to inflict on the offending Drivers a penalty according to Article 2.24 of the General Prescriptions. A new procedure will begin either immediately or within 30 minutes, according to the circumstances. The starting grid will be the same as for the initial procedure. All the Drivers present in the starting area or in the repair area before the procedure was stopped will be allowed to take the start of the new Formation Lap.

K. Any attempts to jump the start or delay it and any karts leaving the lane before the lights are switched off shall be sanctioned according to Article 2.24 of the General Prescriptions.

L. As soon as the start has been given, racing conditions are applied and, irrelevant of the position of a kart on the track, it is forbidden to give it any assistance, except for parking it to a safe location.

Rolling starts for direct drive karts without clutches

*At the end of the Formation Lap, Drivers will proceed forward at a reduced speed or, if the circuit is equipped with a speed control system, at a speed of **±5 30** kph minimum to **25 50** kph maximum towards the Starting Line, lined up in two lines of karts, and each line shall remain within the lanes marked on the track. When the karts approach, the red lights will be on. No kart may accelerate before the red lights have been switched off. Karts must maintain their position until the start signal is given.*

If he is satisfied with the formation, the Clerk of the Course or the Race Director will give the start by switching off the red lights. If he is not satisfied with the procedure, he will switch on the orange light, which means that another Formation Lap must be covered.

Rolling starts for direct drive karts with clutches

*At the end of the Formation Lap, Drivers will proceed forward at a reduced speed or, if the circuit is equipped with a speed control system, at a speed of **±5 30** kph minimum to **25 50** kph maximum towards the Starting Line, lined up in two lines of karts, **and each line shall***



CHAMPIONNATS, COUPES ET TROPHÉES DE LA CIK-FIA (SAUF EN SUPERKART)
CIK-FIA CHAMPIONSHIPS, CUPS AND TROPHIES (EXCEPT IN SUPERKART)

se tenir dans les couloirs tracés sur la piste. Durant la phase d'approche, les feux seront au rouge. Aucun kart ne pourra accélérer avant l'extinction des feux rouges. Les karts maintiendront leur position jusqu'à ce que le signal de départ soit donné. S'il est satisfait de la formation, le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve donnera le départ en éteignant les feux rouges. S'il n'est pas satisfait de la procédure, il allumera le feu orange, lequel signifiera qu'un Tour de Formation supplémentaire devra être effectué.

Départs arrêtés pour karts à boîte de vitesses (Circuits courts)

Au terme de leur Tour de Formation, les Pilotes prendront place sur leur emplacement de départ, le Directeur de Course, son adjoint ou le Directeur d'Épreuve se trouvant sur la Ligne de Départ, drapeau rouge levé. Tous les feux resteront éteints jusqu'à ce que le dernier kart ait pris place sur la grille.

Quand tous les karts seront immobilisés sur la grille, un Commissaire présentera un drapeau vert en fond de grille. Le Directeur de Course, son adjoint ou le Directeur d'Épreuve et le Commissaire évacueront ensemble la piste et les Pilotes se trouveront alors sous les ordres du Directeur de Course ou du Directeur d'Épreuve. Le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve lancera la séquence d'allumage automatisée des 4 feux rouges (séquence durant 4 secondes). Le départ sera considéré comme donné à l'extinction des feux commandée manuellement par le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve dans les 2 secondes suivantes.

S'il n'est pas satisfait de la procédure, il allumera le feu orange, lequel signifiera qu'un Tour de Formation supplémentaire devra être effectué. Si un Pilote ne démarre pas, il est dans l'obligation de rester dans son kart et de le signaler en levant le bras. Pendant le(s) Tour(s) de Formation, il est interdit d'effectuer des simulations de départ.

Départs lancés pour karts à boîte de vitesses (Circuits longs)

Les karts seront précédés d'une Voiture de Sécurité (roulant à une vitesse d'environ 80 km/h) et suivis d'une voiture d'intervention. À la fin du Tour de Formation (ou, le cas échéant, à la fin du dernier Tour de Formation), la Voiture de Sécurité se retirera avant la Ligne de Départ et, à ce moment-là, le kart ayant obtenu la pole position devra rouler à la même vitesse et les autres karts devront maintenir leur position jusqu'à ce que le départ soit signalé par l'extinction des feux rouges.

À la fin du Tour de Formation, si les conditions l'exigent, le Directeur de Course ordonnera à la Voiture de Sécurité d'effectuer un ou plusieurs Tours de Formation supplémentaires. Si un tel Tour de Formation supplémentaire est effectué, le départ de la course sera considéré comme ayant été donné à la fin du premier Tour de Formation.

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

remain within the lanes marked on the track. During the approach stage, the red lights will be on.

No kart shall accelerate before the red lights have been switched off. Karts must maintain their position until the start signal is given. If the Clerk of the Course or the Race Director is satisfied with the formation, he will give the start by switching off the red lights. If he is not satisfied with the procedure, he will switch on the orange light, which means that an extra Formation Lap must be covered.

Standing starts for karts with gearboxes (short Circuits)

At the end of their Formation Lap, Drivers will take their starting positions and the Clerk of the Course, his deputy or the Race Director will be on the Starting Line raising a red flag. All lights will remain switched off until the last kart has taken its position on the grid.

When all karts are immobile on the grid, a Marshal will display a green flag at the end of the grid. The Clerk of the Course, his deputy or the Race Director and the Marshal will evacuate the track together and the Drivers will then be at the orders of the Clerk of the Course or of the Race Director. The Clerk of the Course or the Race Director will launch the automated 4-red-light switching on sequence (which lasts 4 seconds). The start will be considered as given at the switching off of the red lights manually operated by the Clerk of the Course or the Race Director within the next 2 seconds.

If he is not satisfied with the procedure, he will switch on the orange light, which means that an extra Formation Lap must be covered. If a Driver is unable to start, he must remain in his kart and notify this situation by raising his arm. During the Formation Lap(s), it is forbidden to practise start simulations.

Rolling starts for karts with gearboxes (long Circuits)

Karts will be preceded by a Safety Car (at a speed of approximately 80 kph) and followed by a service car. At the end of the Formation Lap (or, as the case may be, at the end of the last Formation Lap), the Safety Car will drive aside before the Starting Line and, at that time, the pole position kart shall drive at the same speed and the other karts shall keep their positions until the start is given by the switching off of the red lights.

At the end of the Formation Lap, should conditions require it, the Clerk of the Course will order the Safety Car to cover one or several extra Formation Laps. If such an extra Formation Lap is covered, the start of the race will be considered as having been given at the end of the first Formation Lap.

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 Driv