

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

Application : **01/01/2019**
Publié le **18/06/2018**

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

Implementation: **01/01/2019**
Published on **18/06/2018**

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES
GENERAL PRESCRIPTIONS

4 - RÉGLEMENTATION GÉNÉRALE

Article 4.1: Prescriptions Générales (Compétitions CIK-FIA & Compétitions Internationales)
Article 4.2: Prescriptions Spécifiques (Compétitions CIK-FIA)

4.1 PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES (COMPÉTITIONS DE LA CIK-FIA & COMPÉTITIONS INTERNATIONALES)

1) Objectifs

La COMMISSION INTERNATIONALE DE KARTING-FIA (ci-après désignée «CIK-FIA») est une Commission spécialisée de la FIA régie par les Statuts de la FIA et le Règlement Intérieur de la FIA.

Le contrôle et la bonne marche des Compétitions internationales (ci-après dénommées «Compétitions») pour les véhicules dénommés «karts» devront être assurés dans chaque pays par l'Autorité Sportive Nationale («ASN») détenant le pouvoir sportif en vertu de son affiliation à la FIA.

2) Prescriptions Sportives

2.1 - Application des Prescriptions Générales

Tous les Règlements Particuliers des Compétitions inscrites au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA doivent être conformes au Code Sportif International (ci-après dénommé «le Code») et à ses Annexes, aux Bulletins Officiels de la FIA et de la CIK-FIA et aux présentes Prescriptions Générales («les Prescriptions»).

2.2 - Statut des Compétitions

Toute Compétition doit être inscrite au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA, dans le respect du Code.

2.3 - Karts admis

Ne peuvent être admis à une Compétition que les karts conformes au Règlement Technique de Karting de la CIK-FIA, au Règlement de Reconnaissance ou, à défaut, à tout règlement de l'ASN concernée, soumis à l'approbation de la CIK-FIA. Les prescriptions de sécurité de la CIK-FIA doivent toujours être d'application (Article 3 du Règlement Technique de la CIK-FIA, Sécurité des Karts et des Equipements).

2.3.2 Dans toutes les Compétitions inscrites au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA (Superkart excepté), il est obligatoire d'utiliser l'équipement suivant avec une homologation CIK-FIA valide :

- châssis ;
- éléments de carrosserie (panneaux avant, carénages avant, kits de montage de carénage avant, carrosserie latérale et protections des roues arrière) ;
- pneus (pour les classes Junior - pneus Option / pour les classes Senior - pneus Option ou Prime). La liste des équipements homologués par la CIK-FIA est disponible sur le site web de la CIK www.cikfia.com.

4 - GENERAL REGULATIONS

Article 4.1: General Prescriptions (CIK-FIA Competitions & International Competitions)
Article 4.2: Specific Prescriptions (CIK-FIA Competitions)

4.1 GENERAL PRESCRIPTIONS (CIK-FIA COMPETITIONS & INTERNATIONAL COMPETITIONS)

1) Aims

The COMMISSION INTERNATIONALE DE KARTING-FIA (hereafter referred to as the «CIK-FIA») is a specialised Commission of the FIA governed by the Statutes of the FIA and the FIA Internal Regulations.

The control and good running of international Competitions (hereafter referred to as «Competitions») for vehicles called «karts» shall be ensured in each country by the National Sporting Authority («ASN») holding the sporting power in accordance with its FIA membership.

2) Sporting Prescriptions

2.1 - Application of the General Prescriptions

All Supplementary Regulations of Competitions entered on the CIK-FIA International Sporting Calendar must comply with the International Sporting Code (hereafter referred to as «the Code») and its Appendices, to the Official Bulletins of the FIA and of the CIK-FIA and to these General Prescriptions («the Prescriptions»).

2.2 - Statute of Competitions

All Competitions must be entered on the CIK-FIA International Sporting Calendar in the respect of the Code.

2.3 - Eligible karts

Only karts complying with the CIK-FIA Karting Technical Regulations, with the Recognition Regulations or, failing this, with any regulations of the ASN concerned submitted to the approval of the CIK-FIA, may be accepted in a Competition. The safety prescriptions of the CIK-FIA must always be applied (Article 3 of the Technical Regulations of the CIK-FIA, Safety of Karts and Equipment).

2.3.2 In all Competitions registered on the CIK-FIA International Sporting Calendar (except Superkart), it is mandatory to use the following equipment with a valid CIK-FIA homologation:

- chassis;
- bodywork elements (front panels, front fairings, front fairing mounting kits, side bodywork and rear wheel protections);
- tyres (for Junior classes – Option tyres / for Senior classes – Option or Prime tyres). The list of CIK-FIA homologated equipment is available on the CIK website, www.cikfia.com.

com.

Si l'ASN organisant la Compétition Internationale (Superkart excepté) concernée demande d'utiliser des moteurs non homologués par la CIK-FIA, les performances des moteurs des classes Junior et Senior utilisés dans cette Compétition ne doivent pas dépasser celles des moteurs concernés homologués par la CIK-FIA. Par conséquent, l'ASN organisant la Compétition Internationale concernée doit soumettre au bureau de la CIK-FIA une fiche technique contenant toutes les informations techniques des moteurs concernés.

2.3.3 Carénage avant et kit de montage de carénage avant

Dans toutes les Compétitions inscrites au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA (Superkart excepté), l'utilisation d'un carénage avant homologué et du kit de montage de carénage avant homologué est obligatoire.

A partir des Manches Qualificatives jusqu'à la Phase finale, chaque Pilote doit entrer dans le parc d'assistance « Départ » - Pré-grille avec le carénage avant détaché de son kart. Le Mécanicien ou le Pilote lui-même doit monter le carénage avant dans le parc d'assistance « Départ » - Pré-grille sous la supervision d'un Commissaire Technique. Pendant les Manches Qualificatives et la Phase finale, il est uniquement autorisé d'installer le carénage avant dans la Zone de réparation.

La Zone de réparation sera fermée à partir du moment où le panneau « Dernier tour » est présenté aux Pilotes.

Installation du « Carénage avant »

Le carénage avant (installé à l'aide du kit de montage de carénage avant) doit être en position correcte à partir des Manches Qualificatives jusqu'à la Phase finale, tel que décrit dans le Dessin Technique n° 2d.

Le drapeau noir à disque orange ne sera pas présenté à un Pilote si son carénage avant n'est plus en position correcte. Si les Commissaires Techniques/Juges de Fait indiquent, après les Manches Qualificatives et les courses de la Phase finale, que le carénage avant sur un ou plusieurs karts n'était plus dans la bonne position au moment où le « drapeau à damier noir et blanc » était agité et où le(s) kart(s) concerné(s) franchissait(aient) la ligne d'arrivée, une pénalité en temps de 10 secondes sera dans tous les cas infligée automatiquement par les Commissaires Sportifs au(x) Pilote(s) concerné(s).

Cette décision n'est pas susceptible d'appel. Les Concurrents concernés ne sont pas invités à signer les documents de décision.

S'il est constaté/prouvé qu'un Pilote ou un tiers a remis en place intentionnellement un carénage

If the ASN organising the International Competition (except Superkart) concerned applies to use non-CIK homologated engines, the performance of the engines in Junior and Senior classes used in that Competition shall not exceed that of the CIK-FIA homologated engines concerned. Therefore, the ASN organising the International Competition concerned has to submit to the CIK-FIA office a technical data sheet with all technical information of the engines concerned.

2.3.3 Front Fairing & Front Fairing Mounting Kit

In all Competitions registered on the CIK-FIA International Sporting Calendar (except Superkart), the use of a homologated front fairing and of the homologated front fairing mounting kit is mandatory.

As from the Qualifying Heats until the final phase, each Driver must enter the "Start" Servicing Park – Assembly Area with the front fairing detached from their kart. The Mechanic or the Driver himself must mount the front fairing in the "Start" Servicing Park – Assembly Area under the supervision of a Scrutineer.

During Qualifying Heats and final phase, the front fairing can only be installed in the correct position in the Repair Area.

As from the moment the "Last Lap" panel is presented to the Drivers, the Repair Area will be closed.

Correct installation of the "Front Fairing"

The front fairing (using the front fairing mounting kit) must be in the correct position as from the Qualifying Heats until the final phase, as described in Technical Drawing No. 2d.

The black flag with an orange disc will not be shown to a Driver if his front fairing is no longer in the correct position. If the Scrutineers/Judges of Fact report, after Qualifying Heats and final phase races, that the front fairing on one or more karts was no longer in the correct position when the "black and white chequered flag" was waved and the kart(s) concerned crossed the finish line, a time penalty of 10 seconds will be automatically imposed in all cases by the Stewards on the Driver(s) concerned.

This decision is not subject to appeal. The Competitors concerned shall not be invited to sign the decision documents.

Should a Driver or a third party be found/proved to have intentionally put back in place a front fairing

avant qui n'était pas correctement positionné pendant le dernier tour ou après que le « drapeau à damier noir et blanc » a été agité, le Pilote concerné sera disqualifié de la Compétition.

that was not correctly positioned during the last lap or after the "black and white chequered flag" was waved, the Driver concerned will be disqualified from the Competition.

2.4 - Inscription des Compétitions

Les Compétitions ne peuvent se dérouler que sur un circuit homologué par la CIK-FIA, détenant une licence circuit appropriée aux types de karts utilisés dans le cadre de ces Compétitions.

À condition qu'une Compétition réponde en tous points aux dispositions du Code et de ses Annexes, la CIK-FIA l'inscrira au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA sur demande de l'ASN concernée.
Au cas où une ASN déléguerait son organisation à un tiers, l'ASN demeurerait responsable vis-à-vis de la CIK-FIA en ce qui concerne le respect de tous les règlements.

2.4 - Entry of Competitions

Competitions may be held only on circuits homologated by the CIK-FIA and holding a circuit licence, appropriate to the types of karts used in these Competitions.

Providing that a Competition meets in every respect the provisions of the Code and its Appendices, the CIK-FIA will enter it on the CIK-FIA International Sporting Calendar on request of the ASN concerned.
Should an ASN delegate its organisation to a third party, the ASN would remain responsible vis-à-vis the CIK-FIA as regards the respect of all regulations.

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Application : **01/01/2019**
Publié le **18/06/2018**

Implementation: **01/01/2019**
Published on **18/06/2018**

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES
GENERAL PRESCRIPTIONS

de tours prévus et le nombre de tours accomplis. Les Pilotes ayant franchi la Ligne d'Arrivée à la fin du tour précédant celui au cours duquel la course a été arrêtée seront admis à prendre le nouveau départ.

have crossed the Finish Line at the end of the lap prior to that on which the race was stopped will be allowed to take the new start.

Les places lors de la reprise seront déterminés par l'ordre d'arrivée à la fin du tour précédant celui au cours duquel la course a été suspendue.

Resuming start positions will be determined by the finishing order at the end of the lap before the one on which the race was suspended.

2.23 - Arrivée

2.23 - Finish

A. Le signal de fin de course sera donné sur la Ligne dès que le kart en tête de la course aura parcouru soit la distance intégrale prévue pour la course, soit la plus grande distance pendant la durée prévue de la course.

A. The signal indicating the end of the race shall be given on the Line as soon as the leading kart has covered either the full race distance or the greatest distance during the time scheduled for the race.

B. Si le signal de fin de course est donné pour une raison autre que celles prévues à l'Article 2.21 A, avant que le kart de tête n'ait effectué le nombre de tours prévus ou que le temps prescrit ne soit écoulé, la course sera considérée comme terminée lorsque le kart de tête aura franchi la Ligne pour la dernière fois avant que le signal n'ait été donné. Si le signal de fin de course est retardé pour quelque raison que ce soit, la course sera considérée comme s'étant terminée au moment où, dans des conditions normales, la fin de course aurait été décidée s'il n'y avait pas eu de retard.

B. Should, for any reason other than under Article 2.21 A, the signal indicating the end of the race be given before the leading kart completes the scheduled number of laps or before the prescribed time has elapsed, the race will be deemed to have finished when the leading kart last crossed the Line before the signal was given. Should the signal indicating the end of the race be delayed for any reason, the Race will be deemed to have finished when, under normal circumstances, the end of the race would have been decided if there had been no delay.

C. Après avoir reçu le signal de fin de course, tous les karts devront aller directement au Parc Fermé, en empruntant le tracé normal de la piste, sans retard inutile, sans effectuer des dérapages, sans s'arrêter et sans assistance (à l'exception de celle des Commissaires de Piste si nécessaire).

C. After having received the signal indicating the end of the race, all karts shall directly go to the Parc Fermé, using the normal course of the track, without any unnecessary delay, without performing doughnuts, without stopping and without any help (except that of Marshals if necessary).

Tout kart classé se trouvant dans l'impossibilité de gagner le Parc Fermé par ses propres moyens sera placé sous le contrôle exclusif des Commissaires de Piste, qui veilleront à ce que le kart soit conduit au Parc Fermé en toute régularité.

Any classified kart unable to reach the Parc Fermé by its own means will be placed under the exclusive control of Marshals, who will supervise the taking of the kart to the Parc Fermé in a regular manner.

D. Pour qu'une arrivée soit jugée valable, tout Pilote devra avoir franchi la Ligne d'Arrivée assis au volant de son kart.

D. For a finish to be considered valid, a Driver must have crossed the Finish Line seated at the wheel of his kart.

E. En cas d'ex æquo sur la Ligne d'Arrivée révélés par le chronométrage ou par un système de photo-finish (lequel prévaudra sur le chronométrage et/ou le rapport du Juge à l'Arrivée, si un tel Juge avait été nommé), les Pilotes à égalité seront départagés en fonction du meilleur tour enregistré par chacun d'eux lors de la course concernée.

E. In the case of a dead heat on the Finish Line revealed by timekeeping or by a photo finish system (which shall prevail over timekeeping and/or a report from the Finish Line Judge, if such a Judge had been appointed), the rule for deciding between tying Drivers shall be the fastest lap time recorded by each Driver during the race concerned."

2.24 - Incidents

2.24 - Incidents

Un «Incident» signifie un fait ou une série de faits impliquant un ou plusieurs Pilotes (ou toute action d'un Pilote, rapportée aux Commissaires Sportifs par le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve ou notés par les Commissaires Sportifs et rapportés au Directeur de Course ou au Directeur d'Épreuve pour enquête), qui a ou ont:

An «Incident» means a fact or a series of facts involving one or several Drivers (or any Driver's action reported to the Stewards by the Clerk of the Course or the Race Director or noted by the Stewards and reported to the Clerk of the Course or the Race Director for investigation), who:

- provoqué l'arrêt d'une Course en application de l'Article 11.11 du Code;
- violé les présentes Prescriptions ou le Code;
- pris un départ anticipé;
- pris le départ depuis une position incorrecte (par ex. devant le pilote en pole position lors d'un

- provoked the stopping of a Race in application of Article 11.11 of the Code;*
- violated these Sporting Regulations or the Code;*
- have jumped the start;*
- started from an incorrect position (e.g. ahead of the pole sitter during a rolling start)*

départ lancé);
- violé la signalisation par drapeaux;
- fait prendre un faux départ à un ou plusieurs karts;
- causé une collision;
- fait quitter la piste à un Pilote;
- le carénage avant du kart dans la mauvaise position;
- illégalement empêché une manœuvre de dépassement légitime d'un Pilote;
- illégalement gêné un autre Pilote au cours d'une manœuvre de dépassement.

- a) Il appartiendra aux Commissaires Sportifs de décider si un ou des Pilote(s) est/sont mêlé(s) à un Incident; il(s) ne doi(ven)t pas quitter le circuit sans le consentement des Commissaires Sportifs.
b) Si un Pilote est impliqué dans un Incident et qu'il en a été informé par Les Commissaires Sportifs dans les trente minutes suivant la fin de la Course, il ne doit pas quitter le circuit sans leur accord.
c) Les Commissaires Sportifs pourront utiliser tout système vidéo ou électronique susceptible de les aider à prendre une décision.

Les Commissaires Sportifs doivent infliger une pénalité en temps de 10 secondes à tout Pilote ayant causé un Incident. Si l'Incident est causé au cours d'une séance d'Essais Qualificatifs, ils doivent procéder à l'annulation de ses trois meilleurs temps réalisés dans la séance concernée. Toutefois, prenant en compte sa gravité en fonction de la gravité des infractions à la lumière des faits, les Commissaires Sportifs pourront décider, à la place de la pénalité en temps de 10 secondes, d'une sanction parmi celles prévues dans l'échelle des pénalités à l'Article 12.3 du Code, à moins que l'infraction ne concerne la position du carénage avant du kart.

2.25 - Classements

A. L'Organisateur peut prévoir dans son Règlement Particulier des subdivisions par groupes de karts, des subdivisions par classes de cylindrée ou encore des classements spéciaux fondés sur un indice de performance.

B. L'ASN de l'Organisateur d'une Compétition doit en envoyer les résultats au Secrétariat de la CIK-FIA dans la semaine qui suit la Compétition.

2.26 - Réclamations et Appels

Le Règlement Particulier doit comprendre tous les renseignements nécessaires concernant le montant des droits de réclamation ou d'appel fixés par l'ASN.

2.27 - Application et interprétation des Prescriptions Générales

En cas de différend relatif à l'interprétation des présentes Prescriptions, seule l'ASN de l'Organisateur est qualifiée pour prendre une décision, sans préjudice du droit d'appel, conformément au Code.

2.28 - Couverture médias équitable et impartiale de la Compétition

L'Organisateur d'une Compétition devra s'assurer que la

- have not respected flag signalling;
- have caused one or several karts to take a false start;
- have caused a collision;
- have forced another Driver out of the track;
- had the front fairing on the kart in the incorrect position;
- have illegally prevented a legitimate passing manoeuvre by a Driver;
- have illegally impeded another Driver during a passing manoeuvre.

- a) It will be the responsibility of the Stewards to decide if one or several Driver(s) is/are involved in an Incident; he/they must not leave the circuit without the Stewards' agreement.
b) If a Driver is involved in an Incident, and if he was informed of this by the Stewards within thirty minutes after the end of the Race, he must not leave the circuit without their agreement.
c) The Stewards may use any video or electronic system likely to help them to take a decision.

The Stewards shall inflict a 10-second time penalty on any Driver having caused an Incident. If the Incident was caused during a Qualifying Practice session, they shall proceed to the cancellation of the three fastest times which he/she achieved in the session concerned. However, considering its serious nature depending on the gravity of the infringements in light of the facts, the Stewards may decide, instead of the 10-second time penalty, on a sanction among those provided for in the penalty scale of Article 12.3 of the Code, unless the offence relates to the position of the front fairing of the kart.

2.25 - Classifications

A. In his Supplementary Regulations, the Organiser may provide for subdivisions per groups of karts, subdivisions per cylinder cubic capacity classes or special classifications based on a performance rating.

B. The ASN of the Organiser of a Competition must send its results to the Secretariat of the CIK-FIA in the week after the Competition.

2.26 - Protests and Appeals

The Supplementary Regulations shall include all the necessary information concerning the amount of the protest or appeal fees set by the ASN.

2.27 - Application and interpretation of the General Prescriptions

In the case of a dispute concerning the interpretation of these Prescriptions, only the Organiser's ASN is qualified to take a decision, without prejudice of the right to appeal, in accordance with the Code.

2.28 - Fair and impartial media coverage of the Competition

The Organiser of a Competition shall ensure that the

DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

texte supprimé = texte barré

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **immédiate**
Publié le **28/06/2018**

DECISIONS OF THE CIK-FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Implementation: **immediate**
Published on **28/06/2018**

PRESCRIPTIONS SPÉCIFIQUES
SPECIFIC PRESCRIPTIONS

~~18C - Manches Qualificatives~~

~~**Cas A: 36 participants ou moins** - Trois Manches Qualificatives minimum seront courues avec tous les Pilotes. Les grilles de départ de chacune des Manches seront établies sur base des résultats des Essais Qualificatifs.~~

~~**Cas B: 37 participants et plus** - À l'issue des Essais Qualificatifs, les Pilotes seront répartis dans minimum quatre groupes pour les Manches Qualificatives. Le nombre de Pilotes par groupe sera de 18 maximum. Chaque groupe devra concourir contre tous les autres groupes.~~

~~-À titre d'exemple, dans le cas d'une répartition des Pilotes dans 4 groupes, le Pilote classé 1^{er} aux Essais Qualificatifs partira dans le groupe A, le 2^e dans le groupe B, le 3^e dans le groupe C, le 4^e dans le groupe D, le 5^e dans le groupe A, le 6^e dans le groupe B, le 7^e dans le groupe C, le 8^e dans le groupe D, et ainsi de suite.~~

~~-Chacun des quatre groupes mentionnés ci-dessus va concourir contre les autres groupes, c'est-à-dire: A contre B, A contre C, A contre D, B contre C, B contre D et C contre D, soit un total de six Manches Qualificatives. Chaque Manche Qualificative aura une longueur d'environ 10 ou 15 km selon la catégorie d'âge des Pilotes (Juniors/Seniors).~~

~~-Pour les Manches Qualificatives, les points seront attribués comme suit: 0 point au 1^{er}, 2 points au 2^e, 3 points au 3^e et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place. Si un Pilote ne prend pas le départ d'une des Manches, il lui sera crédité un nombre de points égal au nombre des participants des groupes A et B plus 1.~~

~~Si un Pilote s'est vu présenter le drapeau noir ou a été exclu, il lui sera crédité un nombre de points égal au nombre de participants des groupes A et B plus 2.~~

~~-Tout Pilote qui n'aura pas effectué la totalité des tours prévus, même s'il n'a pas terminé la Manche Qualificative, sera classé selon le nombre de tours qu'il aura réellement effectués.~~

~~À l'issue des Manches Qualificatives, un classement intermédiaire sera établi. En cas d'ex aequo entre deux ou plusieurs Pilotes, ils seront départagés en fonction de leur classement aux Essais Qualificatifs.~~

~~Les 34 premiers Pilotes classés seront qualifiés pour la phase finale.~~

18C - Manches Qualificatives

- Chaque Manche Qualificative aura une longueur d'environ 10 ou 15 km selon la catégorie d'âge des Pilotes (Juniors/Seniors).

- Pour les Manches Qualificatives, les points seront attribués comme suit: 0 point au 1^{er}, 2 points au 2^e, 3 points au 3^e et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place. Si un Pilote ne prend pas le départ d'une des Manches, il lui sera crédité un nombre de points égal au nombre des participants plus 1 (dans le Cas A: 36 participants ou moins) ou égal au nombre de participants des groupes A et B plus 1 (dans le Cas B: 37 participants et plus).

Si un Pilote s'est vu présenter le drapeau noir ou a été disqualifié, il lui sera crédité un nombre de points égal au nombre de participants plus 2 (dans le Cas A: 36

~~18C - Qualifying Heats~~

~~**Case A: 36 participants or less** - At least three Qualifying Heats will be run with all the Drivers. The starting grids of each of the Heats will be established on the basis of the results of Qualifying Practice.~~

~~**Case B: 37 participants and more** - At the end of Qualifying Practice, Drivers will be separated into at least four groups for the Qualifying Heats. The number of Drivers per group will be 18 maximum. Each group must compete versus all the other groups.~~

~~-As an example, in the case of a separation of Drivers into 4 groups, the Driver classified 1st in Qualifying Practice will be in group A, the 2nd in group B, the 3rd in group C, the 4th in group D, the 5th in group A, the 6th in group B, the 7th in group C, the 8th in group D, and so on.~~

~~-Each of the four above-mentioned groups will compete against the other groups, i.e.: A versus B, A versus C, A versus D, B versus C, B versus D and C versus D, namely a total of six Qualifying Heats. Each Qualifying Heat will have a distance of approximately 10 or 15 km according to the age bracket of Drivers (Juniors/Seniors).~~

~~-For the Qualifying Heats, points will be awarded as follows: 0 point to the 1st, 2 points to the 2nd, 3 points to the 3rd and so on according to an increasing progression of one point per place. If a Driver does not take the start in a Qualifying Heat, he will receive a number of points equal to the number of participants of groups A and B plus 1.~~

~~If a Driver has been black-flagged or excluded, he will receive a number of points equal to the number of participants of groups A and B plus 2.~~

~~-Any Driver who has not covered all the laps scheduled, even if he has not finished the Qualifying Heat, will be classified according to the number of laps he has actually completed.~~

~~At the end of the Qualifying Heats, an intermediate classification will be established. Possible ties between two or more Drivers will be settled according to their classification in the Qualifying Practice.~~

~~The first 34 classified Drivers will be qualified for the final phase.~~

18C - Qualifying Heats

- Each Qualifying Heat will have a distance of approximately 10 or 15 km according to the age bracket of Drivers (Juniors/Seniors).

- For the Qualifying Heats, points will be awarded as follows: 0 point to the 1st, 2 points to the 2nd, 3 points to the 3rd and so on according to an increasing progression of one point per place. If a Driver does not take the start in a Qualifying Heat, he will receive a number of points equal to the number of participants plus 1 (in Case A: 36 participants or less) or equal to the number of participants of groups A and B plus 1 (in Case B: 37 participants and more).

If a Driver has been black-flagged or disqualified, he will receive a number of points equal to the number of participants plus 2 (in Case A: 36 participants or less) or

participants ou moins) ou égal au nombre de participants des groupes A et B plus 2 (dans le Cas B: 37 participants et plus).

- Tout Pilote qui n'aura pas effectué la totalité des tours prévus, même s'il n'a pas terminé la Manche Qualificative, sera classé selon le nombre de tours qu'il aura réellement effectués.

A l'issue des Manches Qualificatives, un classement intermédiaire sera établi. En cas d'ex æquo entre deux ou plusieurs Pilotes, ils seront départagés en fonction de leur classement aux Essais Qualificatifs. Les 34 premiers Pilotes classés seront qualifiés pour la phase finale.

Cas A: 36 participants ou moins - Trois Manches Qualificatives minimum seront courues avec tous les Pilotes. Les grilles de départ de chacune des Manches seront établies sur base des résultats des Essais Qualificatifs.

Cas B: 37 participants et plus - À l'issue des Essais Qualificatifs, les Pilotes seront répartis dans minimum quatre groupes pour les Manches Qualificatives. Le nombre de Pilotes par groupe sera de 18 maximum. Chaque groupe devra concourir contre tous les autres groupes. - À titre d'exemple, dans le cas d'une répartition des Pilotes dans 4 groupes, le Pilote classé 1^{er} aux Essais Qualificatifs partira dans le groupe A, le 2^e dans le groupe B, le 3^e dans le groupe C, le 4^e dans le groupe D, le 5^e dans le groupe A, le 6^e dans le groupe B, le 7^e dans le groupe C, le 8^e dans le groupe D, et ainsi de suite.

- Chacun des quatre groupes mentionnés ci-dessus va concourir contre les autres groupes, c'est-à-dire: A contre B, A contre C, A contre D, B contre C, B contre D et C contre D, soit un total de six Manches Qualificatives.

equal to the number of participants of groups A and B plus 2 (in Case B: 37 participants and more).

- Any Driver who has not covered all the laps scheduled, even if he has not finished the Qualifying Heat, will be classified according to the number of laps he has actually completed.

At the end of the Qualifying Heats, an intermediate classification will be established. Possible ties between two or more Drivers will be settled according to their classification in the Qualifying Practice. The first 34 classified Drivers will be qualified for the final phase.

Case A: 36 participants or less - At least three Qualifying Heats will be run with all the Drivers. The starting grids of each of the Heats will be established on the basis of the results of Qualifying Practice.

Case B: 37 participants and more - At the end of Qualifying Practice, Drivers will be separated into at least four groups for the Qualifying Heats. The number of Drivers per group will be 18 maximum. Each group must compete versus all the other groups.

- As an example, in the case of a separation of Drivers into 4 groups, the Driver classified 1st in Qualifying Practice will be in group A, the 2nd in group B, the 3rd in group C, the 4th in group D, the 5th in group A, the 6th in group B, the 7th in group C, the 8th in group D, and so on.

- Each of the four above-mentioned groups will compete against the other groups, i.e.: A versus B, A versus C, A versus D, B versus C, B versus D and C versus D, namely a total of six Qualifying Heats.