



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA FIA

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

Application : **immédiate**

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE FIA

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

Implementation: **immediate**

CODE SPORTIF INTERNATIONAL INTERNATIONAL SPORTING CODE

- les voitures doivent satisfaire aux exigences de sécurité des Contrôles Techniques;
- une liste des participants détaillée doit être publiée après les Vérifications Techniques;
- aucun passager n'est autorisé;
- les dépassements sont strictement interdits sauf s'ils sont demandés par des Commissaires montrant le drapeau bleu;
- le chronométrage est interdit;
- toute démonstration doit être mentionnée dans le Règlement Particulier; les voitures y participant doivent être mentionnées dans le programme officiel de l'épreuve;
- les voitures ne doivent porter aucun numéro de course, sauf si un tel numéro leur est historiquement associé.
D'autres marques d'identification des voitures peuvent être utilisées par les Organisateurs (lettres ou numéros sur vitres latérales, etc.), mais ces marques doivent être enlevées lorsque la voiture quitte le lieu de l'épreuve.
Les parades et les démonstrations ne peuvent être organisées sans l'autorisation de l'ASN du pays organisateur.

23. Tentative

Compétition réglementée dans laquelle chaque Concurrent peut choisir le moment d'exécution dans une période fixée par les Règlements.

24. Championnat, Coupe, Trophée, Challenge et Série

Les Championnats internationaux, Coupes internationales, Trophées internationaux ou Challenges internationaux de la FIA sont la propriété de la FIA.

a) Championnat

Un Championnat peut être constitué d'une série d'épreuves ou d'une seule épreuve. Il existe des Championnats nationaux et des Championnats internationaux. Seule la FIA a le pouvoir d'autoriser un Championnat international. Seules les ASN concernées peuvent autoriser un Championnat national.

Les Championnats nationaux ne peuvent être organisés que par le pouvoir sportif national ou tout autre organisme avec l'accord écrit de ce pouvoir sportif national.

Un maximum d'une épreuve d'un Championnat national peut être organisée en dehors du territoire national, aux conditions suivantes:

- qu'elle se déroule dans un pays ayant une frontière commune (à condition que, dans le cas d'une frontière maritime, la FIA estime que le pays supplémentaire présente un lien géographique approprié) avec le pays qui organise le Championnat national;
- que les règlements sportif et technique du Championnat national aient été approuvés par la FIA;
- que le parcours sur lequel se déroulera l'épreuve ait été homologué et approuvé par la FIA, et que tous les règlements de sécurité et secours médicaux soient respectés.

Les Championnats internationaux ne peuvent être organisés que par la FIA ou par un autre organisme avec l'accord écrit de la FIA. Dans ce cas, le pouvoir sportif qui organise ce Championnat a les mêmes droits et les mêmes devoirs que l'Organisateur d'une épreuve.

b) Coupe, Trophée, Challenge et Série

Une Coupe, un Trophée, un Challenge ou une Série peuvent être **constitués de plusieurs** un nombre d'épreuves **soumis** aux mêmes règlements, ou d'une seule épreuve.

Aucune série internationale ne peut être organisée sans l'obtention préalable par l'ASN proposant la série de l'approbation formelle de la FIA, qui portera notamment sur les points suivants :

- approbation des règlements sportif et technique de la série, notamment au regard de la sécurité ;

- the cars must pass Scrutineering on safety grounds;

- a precise entry list must be published after Scrutineering;

- no passengers are allowed;

- overtaking is strictly forbidden unless under the instructions of Marshals showing blue flags;

- timing is forbidden;

- the demonstration(s) must be stated in the Supplementary Regulations and the cars taking part must be mentioned in the official programme of the event;

- cars must not bear any racing numbers, except for cars that are historically associated with a particular racing number.

Other means of identification of the cars may be used by the Organisers (letters or numbers on side windows, etc.), but such identifications must be removed when the car leaves the location of the event.

Parades and demonstrations cannot be organised without authorisation from the ASN of the organising country.

23. Test

An authorised competition in which each Entrant may select his own time for carrying it out within a period determined by the Regulations.

24. Championship, Cup, Trophy, Challenge and Series

The FIA international Championships, international Cups, international Trophies and international Challenges are the property of the FIA.

a) Championship

A Championship may be a series of events or a single event.

There are national Championships and international Championships. Only the FIA may authorise an international Championship. Only the appropriate ASNs may authorise a national Championship.

National Championships may only be organised by the ASN or by another body with written consent from such ASN.

A maximum of one event of a national Championship may be run outside its national territory, subject to the following conditions:

- that it is run in a country having a common border (provided that, in the case of a maritime border, the FIA deems the additional country to have the appropriate geographical relationship) with the country which is organising the national Championship;
- that the technical and sporting regulations of the national Championship have received the approval of the FIA;
- that the course on which the event is run has been homologated and approved by the FIA, and that all the FIA regulations on safety and medical assistance are respected.

International Championships may only be organised by the FIA, or by another body with written consent of the FIA. In this case, the organiser of a Championship has the same rights and duties as the Organiser of an event.

b) Cup, Trophy, Challenge and Series

A Cup, Trophy, Challenge or series may comprise **several events, governed by** a number of events with the same regulations, or a single event.

No international series may be organised unless the ASN proposing the series has first obtained the written approval of the FIA, which will centre around the following points in particular :

- approval of the sporting and technical regulations of the series, particularly with regard to safety,

**CODE SPORTIF INTERNATIONAL
INTERNATIONAL SPORTING CODE**

- approbation du calendrier de la série ;
- autorisation préalable de toutes les ASN qui organisent une ou **sur le territoire desquelles sont organisées une ou plusieurs** des épreuves comptant pour la série ;
- contrôle de l'adéquation de l'homologation des circuits avec les catégories de véhicules admises et respect de tous les règlements de sécurité et secours médicaux FIA ;

- contrôle de la cohérence du titre de la série avec son étendue géographique et ses critères à caractères technique et sportif.

En outre la FIA pourra, en application de son pouvoir discrétionnaire, permettre le déroulement d'un championnat national exclusivement réservé aux membres d'un club comprenant plus d'une manche en dehors du territoire de l'ASN d'accueil **l'ASN dont dépend ce club.**

c) Les championnats, Coupes, Trophées, Challenges ou Séries qui portent le nom de la FIA ne peuvent être organisés que par la FIA ou par un autre organisme avec l'accord écrit de la FIA et ne peuvent porter un titre comprenant le terme «Monde» (ou tout terme ayant une signification semblable, ou dérivée et quelle que soit la langue) que si leurs règlements particuliers sont conformes au moins aux exigences énoncées en d) ci-après et de plus qu'ils réunissent la participation, en moyenne sur toute la saison, d'au moins quatre marques automobiles.

d) Les autres Coupes, Trophées, Challenges ou Séries ne peuvent inclure dans leur titre le terme «Monde» (qui, aux fins des présentes dispositions, désigne tout terme ayant une signification semblable, ou dérivée de «Monde» quelle que soit la langue) sans l'autorisation de la FIA. De manière générale, la FIA accordera cette autorisation sous réserve que soient satisfaites les exigences suivantes et que cela soit dans l'intérêt général du sport. La FIA peut retirer son autorisation en cas de non-respect de ces exigences.

- i) Le calendrier de la Coupe, du Trophée, du Challenge ou de la Série doit inclure des épreuves organisées sur au moins trois continents au cours de la même saison ;**
ii) Lorsque la Coupe, le Trophée, le Challenge ou la Série ne comporte qu'une épreuve, les manches, épreuves ou autres séries, déterminantes pour la qualification des pilotes à cette épreuve unique, doivent être organisées sur au moins trois continents et doivent être des épreuves dûment inscrites au Calendrier International ;
iii) L'organisateur doit accepter et reconnaître que, outre les droits ou prérogatives décrits dans le Code ou dans d'autres règlements, la FIA se réserve le droit de procéder à des inspections lors de toute épreuve de la Coupe, Trophée, Challenge ou Série qui utilise ou a demandé à utiliser le titre «Monde» afin de vérifier que les principes du Code et des règlements applicables sont pleinement respectés. L'organisateur facilitera ces inspections en autorisant à la FIA l'accès à tout le circuit et à tout document utile à cette fin ;
iv) L'organisateur de la Coupe, du Trophée, du Challenge ou de la Série concerné(e) doit, pour chaque épreuve, désigner, sur une liste publiée et mise à jour régulièrement par la FIA, au moins un commissaire sportif, qui officiera en tant que Président du collège des commissaires sportifs et qui rendra compte de toute infraction grave au Code ou

- approval of the calendar of the series,
- prior authorisation from all ASNs **on the territory of which organising one or more of the events counting towards the series is or are organised.**

- verification that the homologation of the circuits is appropriate to the categories of vehicles admitted and respect of all the FIA regulations on safety and medical assistance,

- verification that the title of the series is consistent with its geographic scope and with its technical and sporting criteria.

In addition, the FIA may, at its discretion, authorise a closed-to-club national championship with more than one round outside the territory of the host **that club's parent** ASN.

c) Championships, Cups, Trophies, Challenges or Series which bear the FIA name may only be organised by the FIA or by another body with written consent of the FIA and may only bear a title that includes the word «World» (or any word with a similar meaning to or derived from «World» in any language) if their supplementary regulations comply at least with the requirements of d) below and with the additional requirement that they involve the participation, on average over the entire season, of at least four automobile makes.

d) Other Cups, Trophies, Challenges or Series may not include in their title the word «World» (which, in this section, should be read to include any word with a similar meaning to or derived from «World» in any language) without the authorisation of the FIA. As a general rule, the FIA shall grant this authorisation provided that the following requirements are met and that the FIA believes that it is in the interests of the sport to do so. The FIA may withdraw its authorisation in the event of failure to comply with these requirements.

i) the Cup, Trophy, Challenge or Series calendar must include events taking place on at least three continents during the same season;

ii) where the Cup, Trophy, Challenge or Series consists of only one event, the heats, events or other series, which serve to qualify competitors to take part in that single event, must take place on at least three continents and must be events validly registered on the International Calendar;

iii) the organiser must accept and acknowledge that, in addition to any rights or powers described in the Code or elsewhere, the FIA retains the right to carry out inspections at any event of the Cup, Trophy, Challenge or Series which uses or has applied to use the title «World» in order to verify that the principles of the Code and of the applicable regulations are fully respected. The organiser will facilitate such inspections by granting the FIA access to the whole of the circuit and to all relevant documentation for this purpose;

iv) the organiser of the relevant Cup, Trophy, Challenge or Series must designate, for each event, at least one steward of the meeting, from a list published and regularly updated by the FIA, who will officiate as chairman of the panel of stewards and who will report any serious breach of the Code or other irregularity noted during the event to



de toute autre irrégularité constatée lors de l'épreuve, à la FIA, à l'ASN proposant l'épreuve, ainsi qu'à l'ASN sur le territoire de laquelle se déroule l'épreuve. La FIA peut accorder à titre exceptionnel une dérogation pour une série justifiant d'une utilisation reconnue de longue date du terme «Monde».

the FIA, to the proposing ASN as well as to the ASN of the territory where the event is run. The FIA may exceptionally grant a waiver for a series which can show long-established use of the term «World».

25. Comité d'Organisation

Groupement d'au moins trois personnes, agréé par le Club National détenteur du pouvoir sportif (voir Articles 3, 4 et 5), investi par les Organisateurs (voir Article 55) d'une compétition de tous les pouvoirs nécessaires pour l'organisation matérielle de cette compétition et pour l'application du Règlement Particulier (voir Article 27).

26. Permis d'organisation

Document permettant l'organisation d'une compétition, délivré par le Club National détenteur du pouvoir sportif (voir Articles 3, 4 et 5).

27. Règlement Particulier

Document officiel obligatoire délivré par les Organisateurs d'une compétition (voir Article 55) et en réglementant les détails.

28. Programme

Document officiel obligatoire élaboré par le Comité d'Organisation d'une compétition (voir Article 25) et contenant toutes indications de nature à renseigner le public sur les détails de cette compétition.

29. Parcours

Le trajet à suivre par les Concurrents.

30. Piste

Parcours utilisé soit en permanence soit temporairement pour les compétitions ou les records.

31. Autodromes

Certaines pistes permanentes, notamment celles comportant des virages relevés pouvant être parcourues à grande vitesse, sont dénommées autodromes.

32. Mile, Kilomètre

Pour toutes conversions de mesures anglaises en mesures françaises, ou inversement, le mile sera compté pour 1 609,344 m et le kilomètre sera compté 0,62137 mile.

33. Record

Le résultat maximum obtenu dans des conditions spéciales déterminées par les Règlements (voir ci-après: Annexe D, réglementation des records).

34. Record local

Un record établi sur une piste permanente ou temporaire, approuvée par l'ASN, quelle que soit la nationalité du Concurrent.

35. Record national

Un record établi ou battu conformément aux règles établies par une ASN sur son territoire, ou bien sur le territoire d'une autre ASN, avec l'accord préalable de cette dernière. Un record national est dit «de classe» s'il représente la meilleure performance réalisée dans l'une des classes dans lesquelles sont subdivisés les types de voitures admis pour la tentative, ou bien «absolu» s'il représente la meilleure performance, compte non tenu de la classe.

36. Record International

Par record international, on entend la meilleure performance réalisée dans une classe ou un groupe déterminé (voir Article 199). accompli un tour lors de son premier passage sur la ligne de départ.

- Ligne de départ placée après les stands: Après que le signal

25. Organising Committee

A body comprising at least three persons approved by the ASN holder of the sporting power (see Articles 3, 4 and 5) invested by the Promoters (see Article 55) of a sporting competition with all necessary powers for the organisation of a sporting competition and the enforcement of Supplementary Regulations (see Article 27).

26. Organising permit

A document authorising the organisation of a sporting competition, issued by the ASN holder of the sporting power (see Articles 3, 4 and 5).

27. Supplementary Regulations

Compulsory official document issued by the Promoters of a sporting competition (see Article 55) with the object of laying down the details of a competition.

28. Programme

Compulsory official document prepared by the Organising Committee of a sporting competition (see Article 25) giving all information for acquainting the public with the details of the competition.

29. Course

The route to be followed by an Entrant in a competition.

30. Track

A permanent or temporary course used for competitions or record attempts.

31. Autodromes

Certain permanent tracks, especially those having raised bends, and facilitating high speeds, are called autodromes.

32. Mile and Kilometre

For all conversions of English to French measurements, and vice versa, the mile shall be taken as 1.609344 kilometres, and the kilometre shall be taken as 0.62137 miles.

33. Record

A best result obtained in particular conditions prescribed by the regulations (see hereafter Appendix D, regulations for records).

34. Local record

A record established on a permanent or temporary track approved by the ASN whatever the nationality of the Entrant.

35. National record

A record established or broken in conformity with the rules established by an ASN on its territory or on the territory of another ASN with the prior authorisation of the latter. A national record is said to be a «class» record if it is the best result obtained in one of the classes into which the types of cars eligible for the attempt are subdivided, or an «absolute» record if it is the best result, not taking the classes into account.

36. International record

By International record is meant the best performance accomplished in a determined class or group (see Article 199). There are time they pass the starting line.

- Starting line after the pits: Once the starting signal is given, a



**CODE SPORTIF INTERNATIONAL
INTERNATIONAL SPORTING CODE**

de départ ait été donné un Pilote sera considéré comme ayant accompli un tour lors de son deuxième passage sur la ligne de départ.

91. Départ lancé

Un départ est dit lancé lorsque le véhicule est déjà en mouvement au moment où commence le chronométrage.

Pour un départ lancé, les concurrents peuvent être guidés **dirigés** par un starter à bord d'une voiture **d'un pace car jusqu'au** avant le signal du départ **qui marquera le début de l'épreuve**. Dans ce cas, le départ a lieu dès l'instant où la voiture de tête, autre que la voiture pilote, franchit la ligne de départ.

92. Départ arrêté

Un départ est dit arrêté lorsque le véhicule est immobile au moment où l'ordre de partir est donné.

a) Pour une tentative de record, départ arrêté, le véhicule immobile sera placé de telle sorte que sa partie destinée à déclencher l'appareil de chronométrage au passage de la ligne de départ se trouve à 10 centimètres au plus en amont de cette ligne. Le moteur du véhicule sera mis en marche avant le départ.

b) Pour les autres compétitions, départ arrêté, les Règlements Particuliers devront indiquer si, avant le signal de départ, le moteur du véhicule doit être en marche ou arrêté.

c) Pour les véhicules partant isolément ou de front sur un même rang:

- Si les temps sont pris par des appareils enregistreurs automatiques, le ou les véhicules seront placés avant le départ comme il est dit ci-dessus pour une tentative de record, départ arrêté.

- Si les temps sont pris à la montre ou avec des appareils enregistreurs sans déclenchement automatique, le ou les véhicules seront placés, avant le départ, de telle sorte que la partie de leurs roues AV, en contact avec le sol, soit sur la ligne de départ.

d) Quels que soient les emplacements assignés aux véhicules par rapport à la ligne de départ dans les Règlements Particuliers, les temps compteront à partir du moment où le signal de départ aura été donné, mais ensuite, s'il s'agit d'une course en circuit fermé, dès la fin du premier tour, chaque véhicule sera chronométré à son passage sur la ligne de contrôle placée devant le poste de chronométrage, à moins que le Règlement Particulier n'en décide autrement.

e) Après la publication de la grille de départ, la place de tout pilote se trouvant dans l'incapacité de prendre le départ sera laissée vacante, et les autres Concurrents retiendront leur position d'origine sur la grille.

93. Ordres du Starter

Les Pilotes et véhicules sont sous les ordres du Starter depuis le moment où le drapeau est levé jusqu'à celui où il est abaissé.

Les mouvements du drapeau peuvent être accompagnés ou remplacés par tous autres signaux conventionnels.

Tout Pilote qui ne se sera pas mis à temps avec son véhicule sous les ordres du Starter sera considéré comme n'ayant pas pris le départ.

Pour toute épreuve de vitesse internationale dont le départ est donné en ligne, le Starter devra obligatoirement être le Directeur de Course ou le Directeur d'Epreuve à moins que l'un ou l'autre ne désigne un autre officiel pour remplir ces fonctions.

94. Pénalités pour faux départ

Il y a faux départ lorsque, avant le signal convenu, un Concurrent sous les ordres du Starter quitte la position qui lui était assignée. En cas de départ en groupe, tout Pilote ayant pris un faux départ sera obligatoirement pénalisé d'une minute qui sera ajoutée au Les autres officiels seront nommés par le Comité d'Organisation, sous réserve d'approbation par l'ASN intéressée.

Driver will be considered as having completed one lap, the second time they pass the line.

91. Rolling start

A rolling start occurs when the vehicle is moving at the moment when the timing begins.

For a rolling start, competitors may be led by a starter in a pace car until the starting signal is given, **at which point**. Thereafter the event will be considered to have started. When the leading-vehicle other than the pace car—crosses the starting line.

92. Standing start

A standing start occurs when the vehicle is stationary at the moment when the order to start is given.

a) For a record attempt with a standing start, the vehicle must be stationary with that part which operates the timing not more than 10 cm behind the starting line. The engine of the vehicle shall be running before the start.

b) For all other competitions with a standing start, the Supplementary Regulations shall stipulate whether, before the starting signal is given, the engine shall be running or stopped.

c) For vehicles starting singly or in line abreast:

- If timing is done by automatic timing machines, the vehicle or vehicles shall be placed before the start as defined above for record attempts with a standing start;

- If timing is done by means of a watch or with a timing apparatus not triggered automatically, the vehicle or vehicles shall be placed before the start with that part of the front wheels touching the ground placed on the starting line.

d) Whatever the starting positions relative to the starting line the Supplementary Regulations lay down for the vehicles, the timing shall begin when the signal to start is given. From then on, if the race is on a closed circuit, as from the end of the first lap each vehicle, will be timed as it crosses the check line drawn in front of the timekeepers post, unless the Supplementary Regulations dictate otherwise.

e) After final publication of the starting grid, the places of any non-starters shall be left empty, the other Entrants retaining their published positions on the grid.

93. Starter's orders

Entrants and vehicles are under the orders of the Starter from the moment the flag is raised until the moment the flag is dropped.

The movements of the flag may be accompanied or replaced by any other conventional signal.

Any Entrant not coming under Starter's orders with his car in time shall be deemed to be a non-starter.

In any international speed event with a lined-up start, the Starter shall be the Clerk of the Course or the Race Director unless either appoints another official to carry out this function.

94. Penalty for false start

A false start occurs when, before the appropriate signal is given, a Entrant under the Starter's orders moves forward from the prescribed position. In the case of a grouped start, any Driver who makes a false start shall be penalised by the addition of oneth ASN promoting it or granting a permit therefore.

The other officials shall be nominated by the Organisers, subject

CODE SPORTIF INTERNATIONAL
INTERNATIONAL SPORTING CODE**136. Qualités requises**

Les Chronométrateurs, Commissaires Techniques, Contrôleurs, Handicapeurs devront être choisis parmi les personnes qualifiées pour ces fonctions et dont l'ASN dressera chaque année la liste. Ils ne devront avoir aucune attache avec un commerce ou une industrie pouvant profiter directement ou indirectement des résultats de la compétition (voir à l'Annexe F, les autres détails concernant les qualifications exigées des officiels visés dans le présent Article).

137. Cumul des fonctions

Dans un meeting, la même personne pourra, sur la décision du Comité d'Organisation, cumuler certaines des fonctions indiquées à l'Article 136, à condition qu'elle soit qualifiée pour chacune d'elles.

138. Fonctions interdites

Aucun officiel ne pourra dans une compétition remplir une fonction autre que celle pour laquelle il a été désigné. Il lui est interdit de concourir dans toute compétition d'un meeting où il exerce une fonction officielle.

139. Rétribution des Officiels

En dehors des Championnats de la FIA, les Commissaires Sportifs doivent être nommés à titre honorifique. Les autres officiels pourront être rémunérés de leurs services, suivant un tarif arrêté par chaque ASN.

140. Devoirs des Commissaires Sportifs

D'une façon générale, les Commissaires Sportifs ne seront aucunement responsables de l'organisation du meeting et ne devront avoir aucune fonction exécutive se rapportant à ce meeting. Ils n'encourront donc, en raison de leurs fonctions, aucune responsabilité envers quiconque autre que l'Autorité Sportive Nationale dont ils dépendent.

Exceptionnellement et seulement dans le cas où un meeting est organisé directement par une ASN, les Commissaires Sportifs désignés par cette ASN pourront cumuler leurs fonctions avec celles d'Organisateurs.

Les Commissaires Sportifs devront, aussitôt que possible, après la fin du meeting signer et envoyer à l'ASN un rapport de clôture donnant les résultats de chaque compétition, ainsi que les détails sur les réclamations présentées ou les exclusions prononcées en y ajoutant leurs avis au sujet de la décision à prendre éventuellement pour une suspension ou une disqualification.

Dans un meeting comportant plusieurs compétitions, il peut y avoir, pour chacune d'elles, des Commissaires Sportifs différents.

141. Pouvoirs des Commissaires Sportifs

Les Commissaires Sportifs auront une autorité absolue pour faire respecter le présent Code, les Règlements nationaux et Particuliers, ainsi que les programmes, et jugeront toute réclamation qui pourrait surgir à l'occasion du meeting sous réserve des droits d'appel prévus par le présent Code (voir Chapitre XIII).

En particulier, ils pourront :

- Décider des sanctions à appliquer en cas d'infraction aux lois et Règlements;
- Apporter à titre exceptionnel certaines modifications aux Règlements Particuliers (Voir Article 66);
- Modifier la composition ou le nombre des séries (Voir Article 96);
- Autoriser un nouveau départ en cas d'ex aequo (Voir Article 97);
- Autoriser des changements de Pilotes (Voir Article 121);
- Accepter ou non les rectifications proposées par les Juges de

to the approval of the ASN.

136. Qualifications required

The Timekeepers, Scrutineers, Assistant Scrutineers and Handicappers shall be selected from among those persons qualified for these tasks and included on their ASN's annual lists to this effect. They must have no connection with any trade or industry which benefits in a direct or indirect way from the results of the competition (for other details concerning qualifications required of officials referred to in this Article, see Appendix F).

137. Plurality of duties

At a meeting one and the same person may, if so nominated by the Organisers, undertake several of the duties referred to in Article 136 provided they are qualified for each of the said duties.

138. Demarcation of duties

An official shall not, at any meeting, perform any duties other than those for which they were appointed. They shall not be eligible to compete in any competition at any meeting at which they are acting as an official.

139. Remuneration of Officials

Save for FIA Championships, the Stewards of the meeting shall act in an honorary capacity. Other officials may be remunerated for their services in accordance with a scale drawn up by each ASN.

140. Duties of the Stewards of the meeting

As a general rule the Stewards of the meeting will not be in any way responsible for its organisation and shall not have any executive duties in connection therewith.

It follows, therefore, that in the carrying out of their duties, they do not incur any responsibility except to the National Sporting Authority under whose regulations they are acting.

As an exception to this, applicable only when a meeting is promoted directly by an ASN, the Stewards of such a meeting may combine their duties with those of the Organisers.

The Stewards of the meeting shall sign and send to the ASN a closing report as soon as practicable after the close of the meeting.

This report will include the results of each competition together with particulars of all protests lodged and exclusions they may have made with their recommendations as to any decisions which may have to be taken for a suspension or a disqualification. In a meeting comprising several competitions, there may be different Stewards of the meeting for each competition.

141. Authority of the Stewards of the meeting

The Stewards of the meeting shall have supreme authority for the enforcement of the present Code, of national and Supplementary Regulations and of programmes. They shall settle any claim which might arise during a meeting, subject to the right of appeal provided in the present Code (see Chapter XIII).

- They shall decide what penalty to enforce in the event of a breach of the Regulations;
- In exceptional circumstances, they may amend the Supplementary Regulations (see Article 66);
- In the event of heats, they may alter the composition or the number of heats (see Article 96);
- In the event of dead heats, they may authorise a new start (see Article 97);
- They may authorise a change of Drivers (see Article 121);



**CODE SPORTIF INTERNATIONAL
INTERNATIONAL SPORTING CODE**

e) Systèmes vidéo ou électroniques
Les Commissaires 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.

f) Réclamations
Aucune réclamation contre les décisions d'un Juge à l'arrivée ou d'un Juge de fait sur la question dont ils ont été chargés officiellement ne sera admise.
Les décisions de ces Juges sont donc définitives, mais elles ne constituent pas en elles-mêmes un classement parce qu'elles sont indépendantes des conditions dans lesquelles les Concurrents ont accompli le parcours.

g) Erreurs
Si un Juge estime avoir commis une erreur, il pourra la rectifier, quitte à soumettre cette rectification à l'acceptation des Commissaires Sportifs.

h) Faits à juger
Les Règlements de la compétition devront indiquer quels sont les faits qui devront être jugés par les Juges de fait. Voir c) ci-dessus.

i) Procès-verbaux
A la clôture du meeting, chaque juge doit adresser au Directeur de Course un procès-verbal de ses déclarations.

150. Devoirs des Handicapeurs
Les Handicapeurs doivent, après la clôture des engagements, préparer les handicaps d'après les stipulations du Règlement Particulier, ils ne doivent pas omettre d'indiquer si l'un des handicaps doit être modifié en raison d'une performance accomplie dans une compétition précédente.

CHAPITRE XI: PÉNALITÉS

151. Infractions aux Règlements

Seront considérés comme infractions aux Règlements, en dehors des cas qui y sont prévus:

- a) Toute corruption ou tentative de corruption directe ou indirecte sur toute personne remplissant une fonction officielle dans une compétition ou tenant un emploi quelconque se rapportant à cette compétition; l'officiel ou l'employé qui accepte une offre corromptive, ou qui y prête son concours, sera également coupable d'infraction aux Règlements.
- b) Toute manoeuvre ayant intentionnellement pour but d'engager, de faire engager ou de faire partir une automobile non qualifiée.
- c) Tout procédé frauduleux ou manoeuvre déloyale de nature à nuire à la sincérité des compétitions ou aux intérêts du Sport Automobile.

152. Pénalités

Toutes les infractions au présent Code et à ses annexes, aux règlements nationaux et à leurs annexes, aux Règlements Particuliers, commises par les Organisateurs, les Officiels, les Concurrents, les Pilotes ou toute autre personne ou organisation pourront être l'objet de pénalités ou amendes.

Les pénalités ou amendes peuvent être infligées par les Commissaires Sportifs de l'épreuve et les Autorités Sportives Nationales comme indiqué dans les articles suivants.

La décision du Collège des Commissaires Sportifs sera immédiatement exécutoire nonobstant appel lorsque seront en cause des problèmes de sécurité ou d'irrégularité dans l'engagement d'un Concurrent pour participer à l'épreuve ou encore lorsqu'au cours de la même épreuve sera perpétré un acte de récidive justifiant

e) *Video or electronic systems*
The Stewards may use any video or electronic systems to assist them in reaching a decision. The Stewards may overrule judges of fact.

f) *Protests*
No protest against the decisions of a finish line Judge or of a Judge of fact shall be admitted concerning a question which they have been officially appointed to decide.
The decisions of these Judges are final, but they shall not in themselves constitute the official classification because they have taken no account of the conditions under which the Entrants have completed the course.

g) *Mistakes*
If any Judge considers that they have made a mistake they may correct it, subject to this correction being accepted by the Stewards of the meeting.

h) *Facts to be judged*
The Supplementary Regulations for the competition must indicate which facts are to be judged by the Judges of fact (see c) above).

i) *Reports*
At the close of the meeting each judge shall send to the Clerk of the Course a report of their declarations.

150. Duties of Handicappers

The Handicappers shall, after entries have closed, prepare the handicaps in accordance with the requirements of the Supplementary Regulations. They shall state if any handicap in a competition is to be increased as a result of a performance achieved in a previous competition.

CHAPTER XI: PENALTIES

151. Breach of rules

Any of the following offences in addition to any offences specifically referred to previously, shall be deemed to be a breach of these rules:

- a) *All bribery or attempt, directly or indirectly, to bribe any person having official duties in relation to a competition or being employed in any manner in connection with a competition and the acceptance of, or offer to accept, any bribe by such an official or employee.*
- b) *Any action having as its object the entry or participation in a competition of an automobile known to be ineligible therefor.*
- c) *Any fraudulent conduct or any act prejudicial to the interests of any competition or to the interests of Motor Sport generally.*

152. Penalties

Any breach of this Code or the Appendices thereto, of the national rules or their appendices, or of any Supplementary Regulations committed by any Organiser, Official, Entrant, Driver, or other person or organisation may be penalised or fined.

Penalties or fines may be inflicted by the Stewards of the meeting and ASNs as indicated in the following articles.

The decision of the Panel of Stewards becomes immediately binding notwithstanding an appeal if it concerns questions of safety or of irregularity of entry by a Entrant entering an event or when, in the course of the same event, a further breach is committed justifying the exclusion of the same competitor.

CODE SPORTIF INTERNATIONAL
INTERNATIONAL SPORTING CODE

une exclusion du concurrent.

Toutefois, à titre de sauvegarde, en cas d'appel du Concurrent, en dehors des cas susvisés, la sanction sera suspendue, notamment pour déterminer l'application de toute règle de handicap influant sur la participation à une épreuve ultérieure, sans que le Concurrent et le Pilote puissent prétendre à la remise des prix ou au podium, ni apparaître au classement officiel final de l'épreuve, à une autre place que celle qu'entraînerait l'application de la sanction, sauf à obtenir gain de cause devant les juridictions d'appel, leurs droits étant alors rétablis. Les pénalités de passage et d'arrêt dans la voie des stands **ainsi que certaines pénalités, telles qu'expressément stipulées dans les règlements des Championnats FIA**, ne sont pas susceptibles d'appel.

En matière de lutte anti-dopage, seront appliquées les sanctions prévues dans la réglementation antidopage définie à l'Article 4, Chapitre II de l'Annexe L du présent Code.

En outre et indépendamment des prescriptions des articles suivants, la FIA peut, sur proposition et rapport de l'Observateur FIA ou rapport conjoint des deux Commissaires Sportifs internationaux désignés par la FIA, infliger directement une pénalité qui se substituera à celle éventuellement prononcée par les Commissaires Sportifs à l'une quelconque des parties mentionnées ci-dessus. Dans ce cas, l'ASN compétente ne pourra refuser d'introduire un appel devant le Tribunal d'Appel International pour le compte de la partie concernée.

D'autre part, les Commissaires Sportifs dans les Championnats de la FIA pourront décider pour ces Championnats les pénalités ci-après applicables aux Concurrents et aux Pilotes: suspension pour une ou plusieurs épreuves, amende, retrait de points du Championnat. Les points ne devraient pas être retirés séparément pour les Pilotes et pour les Concurrents, sauf dans des circonstances exceptionnelles. Ces pénalités pourront, le cas échéant, être cumulées ou appliquées avec sursis.

153. Echelle de pénalités

Les pénalités qui peuvent être infligées sont les suivantes, par ordre de sévérité croissante:

- le blâme;
- l'amende;
- la pénalité en temps;
- l'exclusion;
- la suspension;
- la disqualification.

La pénalité en temps signifie une pénalité exprimée en minutes et/ou en secondes. Chacune de ces pénalités peut être infligée après enquête régulière et, s'il s'agit d'une des trois dernières, après convocation de l'intéressé pour lui permettre de présenter personnellement sa défense.

Pour le Championnat du Monde de Formule 1 de la FIA et du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, une pénalité infligeant un retrait de points sur l'ensemble du Championnat pourra être appliquée.

154. Amendes

Des amendes peuvent être infligées aux Concurrents ainsi qu'aux Pilotes, aides et passagers qui ne se conformeraient pas aux prescriptions des Règlements ou aux injonctions des officiels d'un meeting (voir Article 132).

Les amendes peuvent être infligées par chaque ASN et par les Commissaires Sportifs. Toutefois, lorsque ces amendes sont prononcées par les Commissaires Sportifs, elles ne pourront dépasser une certaine somme qui sera fixée chaque année par la FIA. En outre, elles devront être infligées en vertu d'une décision

*Nevertheless, as a safeguard, if a Entrant appeals, excluding the cases cited above, the penalty will be suspended, in particular to determine the application of any handicap rule having an influence on participation in a later event, without however the Entrant and the Driver being able to take part in the prize-giving or the podium ceremony, nor can they appear in the final official classification of the event, in any place other than that resulting from the application of the penalty, unless they have won their appeal before the appeal courts and their rights have been re-established. Penalties of driving through or stopping in pit lanes **together with certain penalties specified in FIA Championship regulations where this is expressly stated**, are not susceptible to appeal.*

In matters relating to the fight against doping, the sanctions mentioned in the anti-doping regulations set out in Chapter II, Article 4 of Appendix L to this Code shall be applied.

As well as this and independently of the prescriptions of the following Articles, the FIA may, upon the proposal and report of the FIA Observer or the joint report of the two international Stewards of the meeting designated by the FIA, directly inflict a penalty which will take the place of any penalty which the Stewards of the meeting may have pronounced on any one of the above-mentioned parties. In this case, the ASN concerned cannot refuse to appeal to the International Court of Appeal on behalf of the party concerned.

Also, the Stewards in the FIA Championships may decide the following penalties, applicable to the Entrants or to the Drivers: suspension for one or more events, fine, withdrawal of Championship points. Points should not be deducted separately from Drivers and Entrants, save in exceptional circumstances. These penalties may, where applicable, be cumulated or applied with suspension of sentence.

153. Scale of penalties

Penalties may be inflicted as follows in order of increasing severity:

- reprimand (blame);
- fines;
- time penalty;
- exclusion;
- suspension;
- disqualification.

Time penalty means a penalty expressed in minutes and/or seconds. Any one of the above penalties can only be inflicted after an enquiry has been held and, in case of one of the last three, the concerned party must be summoned to give them the opportunity of presenting their defence.

For the FIA Formula One World Championship and the FIA World Rally Championship, a penalty consisting of the withdrawal of points over the whole of the Championship may be imposed.

154. Fines

A fine may be inflicted on any Entrant, and also on any Driver, assistant or passenger, who does not comply with the requirements of any Regulations or with any instruction of the officials of the meeting (see Article 132).

The infliction of a fine may be ordered by an ASN or by the Stewards of the meeting. However when these fines are inflicted by the Stewards they may not exceed a certain sum which will be set each year by the FIA. Furthermore they will have to be inflicted in accordance with a collective decision of all the Stewards



**DECISIONS DU CMSA
SUR PROPOSITIONS DE LA FIA**

**DECISIONS OF THE WMSC
ON PROPOSALS OF THE FIA**

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 : **01/01/2007**

Implementation: **01/01/2007**

INFORMATION TAI
ICA INFORMATION

TAI

ICA

Décision du Conseil Mondial du Sport Automobile du 8 décembre 2006

Decision of the World Motor Sport Council of 8 december 2006

En application de l'article 1er du Règlement du Tribunal d'Appel International de la FIA, les Autorités Sportives Nationales pourront soumettre au TAI les appels suivants :
(...)

*In accordance with article 1 of the rules of the FIA International Court of Appeal, the National Sporting Authorities may submit the following appeals to the ICA:
(...)*

«Les Appels introduits à l'encontre des décisions des commissaires sportifs par au moins une partie en cause dans le cadre d'une épreuve des principaux Championnats de la FIA, dont la liste est dressée chaque année par le Conseil Mondial du Sport Automobile.»

«Appeals from decisions of the stewards of the meeting, lodged by at least one of the parties concerned in the context of an event of a major FIA Championship, the list of these Championships being drawn up each year by the World Motor Sport Council.»

Aux fins de clarifications et pour éviter toute difficulté d'interprétation par le TAI, il est proposé que pour 2007, cette liste soit complétée par les titres annexes des Championnats respectifs :
(modifications en gras souligné)

*For the sake of clarity, and in order to avoid any problem of interpretation by the ICA, it is proposed that, for 2007, this list be completed with the subsidiary titles in the respective championships:
(amendments in bold type and underlined)*

- le Championnat du Monde de Formule Un de la FIA (**incluant les titres Pilotes et Constructeurs**)
- le Championnat du Monde des Rallyes de la FIA (**incluant les titres Pilotes et Constructeurs**)
- **Championnat des Rallyes Junior de la FIA (pour Pilotes)**
- **Championnat du Monde des Rallyes des Voitures de Production de la FIA (pour Pilotes)**
- le Championnat du Monde des Voitures de Tourisme de la FIA
- le Championnat du Monde de Karting CIK-FIA (**incluant la Coupe du Monde CIK-FIA des Equipes**)
- le Championnat GT de la FIA
- **le Championnat d'Europe GT3 de la FIA**
- la Coupe du Monde des Rallyes Tout Terrain de la FIA

- the FIA Formula One World Championship (**including the Drivers' and Manufacturers' titles**)
- the FIA World Rally Championship (**including the Drivers' and Manufacturers' titles**)
- **the FIA Junior Rally Championship (for Drivers)**
- **the FIA Production Car World Rally Championship (for Drivers)**
- the FIA World Touring Car Championship
- the CIK-FIA World Karting Championship (**including the CIK-FIA World Cup for Teams**)
- the FIA GT Championship
- **the FIA GT3 European Championship**
- the FIA World Cup for Cross-Country Rallies





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**

Implementation: **immediate**

RÈGLEMENT DE DISTRIBUTION DES PNEUMATIQUES REGULATIONS FOR THE DISTRIBUTION OF TYRES

RÈGLEMENT DE DISTRIBUTION DES PNEUMATIQUES

1) Distribution des pneus dans les Championnats de la CIK-FIA

GÉNÉRALITÉS: Dans le but de résoudre les problèmes touchant à la qualité des pneus utilisés dans les Groupes 1 et 2, la CIK-FIA fera appliquer un système de distribution des pneus «slicks» et «pluie» qui garantira la disposition et l'utilisation des pneus d'une qualité constante.

MONTAGE: Le montage des pneus sur jantes doit se faire obligatoirement au Parc d'Assistance «Départ».

INFRACTION: En Groupe 1 (FA **KE1**) et Groupe 2 (ICA **KF2**, ICA-J **KF3**, ICC Sudam, ICC Sudam-J, Super-ICC **KZ1** et ICC **KZ2**), toute infraction entraîne obligatoirement (selon les dispositions du Code Sportif International) l'exclusion du Pilote pour toute la manifestation.

2) Distribution des pneus dans le Championnat du Monde CIK-FIA de Karting (pneus «slicks» et «pluie»)

GÉNÉRALITÉS: Le Manufacturier de pneus sera obligé d'annoncer à la CIK-FIA chaque type de pneus choisi, dans un délai ne pouvant être réduit à moins de 45 jours avant chaque épreuve. Le Manufacturier de pneus fournira tous les pneus slicks avec un marquage à code-barres (type 39 ou 128, composé de 6 digits, uniquement des chiffres commençant par 3, 4, 5, 6, 7, 8 ou 9) appliqué sur chaque flanc des pneus lors de la vulcanisation.

Le Concurrent/Pilote aura inscrit sur son bulletin d'inscription la marque de pneus qu'il a choisie.

INSCRIPTION: Tout Manufacturier de pneus désirant participer à la Distribution des pneus dans le Championnat du Monde CIK-FIA doit s'inscrire auprès de l'administration de la CIK-FIA au moyen du formulaire prévu à cet effet avant le 31 janvier.

DÉPÔT: Le dépôt des pneus au Parc d'Assistance sera effectué par les Manufacturiers de pneus avant le début des Essais non-Qualitatifs. Les Manufacturiers de pneus présenteront une seule spécification par type de pneus («slick» et «pluie»).

DISTRIBUTION: La distribution des pneus se fera dans le Parc d'Assistance «Départ», contre un Bon du Manufacturier de pneus/Distributeur de la marque de pneus. Le Bon aura été acheté chez le Manufacturier de pneus/Distributeur. La distribution des pneus «slicks» aura lieu par tirage au sort avant les Essais Qualitatifs (voir horaire), en présence d'un Commissaire Sportif CIK-FIA.

Après attribution par tirage au sort, les pneus seront marqués du numéro du Conducteur par le personnel du Parc d'Assistance. Les Pilotes seront libres de décider de monter leurs pneus «pluie» sur jantes. Tout pneu «pluie» attribué le sera contre un Bon du Manufacturier de pneus/Distri-

REGULATIONS FOR THE DISTRIBUTION OF TYRES

1) Distribution of tyres in the CIK-FIA Championships

GENERAL: With the aim of solving the problems regarding the quality of tyres used in Groups 1 and 2, the CIK-FIA will apply a system of distribution of «slick» and «wet weather» tyres that will guarantee the availability and use of tyres with a constant quality.

FITTING: The fitting of tyres on rims shall be carried out in the «Start» Servicing Park.

INFRINGEMENT: In Group 1 (FA **KF1**) and Group 2 (ICA **KF2**, ICA-J **KF3**, ICC Sudam, ICC Sudam-J, Super-ICC **KZ1** and ICC **KZ2**), any infringement shall entail the exclusion of the Driver from the whole meeting (pursuant to the provisions of the International Sporting Code).

2) Distribution of tyres in the CIK-FIA World Karting Championship («slick» and «wet weather» tyres)

GENERAL: The tyre Manufacturer will be compelled to announce to the CIK-FIA each type of tyres chosen, within a time limit which may not be under 45 days before each event. The tyre Manufacturer shall supply all slick tyres with a bar code marking (type 39 or 128, comprising 6 digits, only figures beginning with 3, 4, 5, 6, 7, 8 or 9) placed on each tyre sidewall at the vulcanisation stage.

The Entrant/Driver must name on his entry form the make of tyres that he has chosen.

ENTRY: Any tyre Manufacturer wishing to participate in the Distribution of tyres in the CIK-FIA World Championship must enter before 31 January at the administration of the CIK-FIA by means of the form provided for for this purpose.

STOCKING: The tyres will be stocked in the Servicing Park by the tyre Manufacturers before the start of non-Qualifying Practice. Tyre Manufacturers will present only one specification per type of tyres («slick» and «wet weather»).

DISTRIBUTION: Tyres will be distributed in the «Start» Servicing Park, in exchange for a Voucher from the tyre Manufacturer/Distributor of the make of tyres. The Voucher must have been purchased from the tyre Manufacturer/Distributor. The distribution of «slick» tyres will be carried out by random draw before Qualifying Practice (see schedule), in the presence of a CIK-FIA Steward.

After having been allocated by random draw, the Driver's number will be marked on them by the Servicing Park staff. Drivers are free to decide to fit their «wet weather» tyres on rims. Any «wet weather» tyre will be allocated in

**RÈGLEMENT DE DISTRIBUTION DES PNEUMATIQUES
REGULATIONS FOR THE DISTRIBUTION OF TYRES**

buteur. Il sera déballé (si emballage il y a), marqué du numéro du Pilote et monté sur jante. Il ne sera pas repris par le Manufacturier de pneus/Distributeur, même s'il n'a pas été utilisé. Les Pilotes pourront obtenir leurs pneus «pluie» à tout moment de l'épreuve (suivant les horaires d'ouverture) au Parc d'Assistance «Départ», mais aucun temps supplémentaire ne sera alloué pour permettre à un Pilote de procéder au montage de ses pneus «pluie» avant sa mise en place en Pré-Grille. Les pneus «pluie» non montés seront repris au terme de l'épreuve par les Manufacturiers/Distributeurs, en présence d'un Commissaire Sportif CIK-FIA.

Pour les pilotes qualifiés pour la phase finale, il sera obligatoire de monter sur jantes au minimum 1 train de pneus «pluie» selon les indications contenues dans l'horaire.

NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS:

- Pneus «slicks» (3 2 pneus avant et 3 2 pneus arrière **pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et Repêchage éventuel + 2 pneus avant et 2 pneus arrière pour les pilotes accédant à la phase finale**), provenant d'une seule marque et d'un seul type de pneus «slicks», le type choisi par le Manufacturier de pneus et la marque de pneus choisie par le Concurrent.

- Pneus «pluie» (4 pneus avant et 4 pneus arrière **pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage éventuel et phase finale**), provenant d'une seule marque et d'un seul type de pneus «slicks», le type choisi par le Manufacturier de pneus et la marque de pneus choisie par le Concurrent.

- Les pneus stockés au Parc d'Assistance pourront uniquement être utilisés lors des Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage, Pré-Finale et Finale, éventuelle Coupe de la Fédération (consolation) comprise. **Tous les pneus pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage éventuel et phase finale seront stockés en Parc d'Assistance.**

CHANGEMENT: La gestion des pneus déposés et marqués en Parc d'Assistance est libre. Toutes les opérations visées par le présent paragraphe devront s'effectuer dans l'enceinte du Parc d'Assistance.

En cas de crevaison d'un pneu «slick» pendant les Essais ou Manches Qualificatives, un pilote pourra introduire dans les Parcs d'Assistance, sous le contrôle du Délégué Technique, un pneu de secours (un des pneus «slicks» utilisés lors des Essais non Qualificatifs). Il ne pourra plus participer au Warm-up du dimanche matin sauf si celui-ci se déroule en pneus «pluie».

Pour la phase finale, un pneu de secours est un pneu des Essais et Manches Qualificatives.

Pour les courses de la phase finale, lorsque la mise en pré-grille s'effectuera sur la grille de départ (l'emplacement de la grille sera indiqué par le Directeur d'Epreuve) tel qu'indiqué dans l'horaire, les pilotes devront avoir quitté le Parc d'Assistance pour se positionner sur la grille avec un train de pneus «slick» et un train de pneus «pluie». (l'un monté sur le kart, l'autre train non-monté restant à bord du

exchange for a Voucher from the tyre Manufacturer/Dealer. It will be unwrapped (if it was wrapped), marked with the Driver's number and fitted on a rim. It will not be taken back by the tyre Manufacturer/Dealer, even if it was not used. Drivers may obtain their «wet weather» tyres at any time during the event (according to the opening time schedules) in the «Start» Servicing Park, but no extra time will be given to enable a Driver to proceed to the fitting of his «wet weather» tyres before he is placed in the Assembly Area. «Wet weather» tyres that have not been fitted will be taken back at the end of the Event by the tyre Manufacturers/Dealers, in the presence of a CIK-FIA Steward.

Drivers qualified for the final phase will be obliged to fit at least one set of "rain" tyres according to the indications specified in the schedule.

MAXIMUM NUMBER OF TYRES:

- «Slick» tyres (3 2 front tyres and 3 2 rear tyres **for Qualifying Practice, the Qualifying Heats and possible Second Chance + 2 front tyres and 2 rear tyres for the drivers proceeding to the final phase**), the type chosen by the tyre Manufacturer and the make of tyres chosen by the Entrant.

- «Wet weather» tyres (4 front tyres and 4 rear tyres **for Qualifying Practice, the Qualifying Heats, possible Second Chance and final phase**), the type chosen by the tyre Manufacturer and the make of tyres chosen by the Entrant.

- The tyres stocked in the Servicing Park may only be used during the Qualifying Practice, Qualifying Heats, Second Chance Heat, Pre-Final and Final, including the possible (consolation) Federation Cup. **All the tyres for Qualifying Practice, the Qualifying Heats, possible Second Chance and final phase will be stored in the Service Park.**

CHANGE: Managing the tyres stocked and marked in the Servicing Park is free. All the proceedings concerned by this paragraph shall be carried out within the Servicing Park.

In case a «slick» tyre is punctured during Qualifying Practice or Heats, a Driver will be allowed to place in the Servicing Park a spare tyre (one of the «slick» tyres used during non Qualifying Practice), under the supervision of the Technical Delegate. This Driver will not be allowed to take part in the Sunday morning Warm-up unless it is held with «wet weather» tyres.

For the final phase, a spare tyre is a tyre from Qualifying Practice and Heats.

For races in the final phase, when the positioning on the pre-grid takes place on the starting grid, (the grid positions will be given by the Race Director) as indicated in the schedule, the drivers must have left the Servicing Park in order to position themselves on the starting grid with one set of "slick" tyres and one set of "rain" tyres, (one installed on the kart, the



RÈGLEMENT DE DISTRIBUTION DES PNEUMATIQUES
REGULATIONS FOR THE DISTRIBUTION OF TYRES

chariot).

En cas de course déclarée par temps de pluie par le directeur de Course ou d'Epreuve (voir Article 2.14 des Prescriptions Générales), les changements de roues seront autorisés sur la grille de départ jusqu'au signal trois minutes.

Lors de cette intervention, il sera uniquement possible de changer les roues et/ou l'ensemble roue-moyeu et/ou d'ajuster la pression à l'aide d'un manomètre (les pneus préalablement mis en pression au Parc d'Assistance).

3) Distribution des pneus dans le Championnat d'Europe CIK-FIA de Formule A KF1 et dans la Monaco Kart Cup CIK-FIA d'ICA Junior (pneus «slicks» et «pluie»)

GÉNÉRALITÉS: Le Manufacturier de pneus sera obligé d'annoncer à la CIK-FIA chaque type de pneus choisi, dans un délai ne pouvant être réduit à moins de 45 jours avant chaque épreuve. Le Manufacturier de pneus fournira tous les pneus slicks avec un marquage à code-barres (type 39 ou 128, composé de 6 digits, uniquement des chiffres commençant par 3, 4, 5, 6, 7, 8 ou 9) appliqué sur chaque flanc des pneus lors de la vulcanisation.

Le Concurrent/Pilote aura inscrit sur son bulletin d'inscription la marque de pneus qu'il a choisie.

INSCRIPTION: Tout Manufacturier de pneus désirant participer à la Distribution des pneus dans les Championnats et Coupes mentionnés ci-dessus doit s'inscrire avant le 31 janvier auprès de l'administration de la CIK-FIA au moyen du formulaire prévu à cet effet.

DÉPÔT: Le dépôt des pneus au Parc d'Assistance sera effectué par les Manufacturiers de pneus avant le début des Essais non-Qualificatifs. Les Manufacturiers de pneus présenteront une seule spécification par type de pneus («slick» et «pluie»).

DISTRIBUTION: La distribution des pneus se fera dans le Parc d'Assistance «Départ», contre un Bon du Manufacturier de pneus / Distributeur de la marque des pneus. Le Bon aura été acheté chez le Manufacturier de pneus/Distributeur. La distribution des pneus aura lieu par tirage au sort avant les Essais Qualificatifs (voir horaire), en présence d'un Commissaire Sportif CIK-FIA. Après attribution par tirage au sort, les pneus seront marqués du numéro du Pilote (à l'intérieur et sur les 2 flancs extérieurs), par le personnel du Parc d'Assistance, et seront montés sur jantes par le Pilote et/ou son Mécanicien. Tout pneu «slick» monté ou déballé ne sera pas repris par le Manufacturier de pneus/Distributeur, même s'il n'a pas été utilisé. Les pneus «slicks» non montés et non déballés seront repris au terme de l'épreuve par les Manufacturiers/Distributeurs, en présence d'un Commissaire Sportif CIK-FIA. Les Pilotes seront libres de décider de monter leurs pneus «pluie» sur jantes. Tout pneu «pluie» attribué le sera contre un Bon du Manufacturier de pneus/Distributeur. Il sera déballé (si emballage il y

other remaining staying on the trolley).

If the Race Director or the Clerk of the Course, states that the race will take place in the rain «wet race», (Article 2.14 of the General Prescriptions), wheel changes will be authorised on the starting grid until the three-minute signal.

During this intervention, it will only be possible to change the wheels and/or the wheel mounting hub and/or to adjust the pressure with a pressure gauge (tyres already filled up in the Servicing Park).

3) Distribution of tyres in the CIK-FIA European Formula A KF1 Championship and in the CIK-FIA ICA Junior Monaco Kart Cup («slick» and «wet weather» tyres)

GENERAL: The tyre Manufacturer will be compelled to announce to the CIK-FIA each type of tyres chosen, within a time limit which may not be under 45 days before each event. The tyre Manufacturer shall supply all slick tyres with a bar code marking (type 39 or 128, comprising 6 digits, only figures beginning with 3, 4, 5, 6, 7, 8 or 9) placed on each tyre sidewall at the vulcanisation stage.

The Entrant/Driver must name on his entry form the make of tyres that he has chosen.

ENTRY: Any tyre Manufacturer wishing to participate in the Distribution of tyres in the above mentioned Championships and Cups must enter before 31 January at the administration of the CIK-FIA by means of the form provided for for this purpose.

STOCKING: The tyres will be stocked in the Servicing Park by the tyre Manufacturers before the start of non-Qualifying Practice. Tyre Manufacturers will present only one specification per type of tyres («slick» and «wet weather»).

DISTRIBUTION: Tyres will be distributed in the «Start» Servicing Park, in exchange for a Voucher from the tyre Manufacturer/Distributor of the make of tyres. The Voucher must have been purchased from the tyre Manufacturer/Distributor. The distribution of tyres will be carried out by random draw before Qualifying Practice (see schedule), in the presence of a CIK-FIA Steward. After having been allocated by random draw, tyres will be marked by the Servicing Park personnel with the Driver's number (inside and on both outer sides), and will be fitted on rims by the Driver or his Mechanic. Any fitted or unwrapped «slick» tyre will not be taken back by the tyre Manufacturer/Dealer, even if it has not been used. Wrapped «slick» tyres that have not been fitted will be taken back at the end of the event by the tyre Manufacturers/Dealers, in the presence of a CIK-FIA Steward. Drivers are free to decide to fit their «wet weather» tyres on rims. Any «wet weather» tyre will be allocated in exchange for a Voucher from the tyre Manufacturer/Dealer. It



**RÈGLEMENT DE DISTRIBUTION DES PNEUMATIQUES
REGULATIONS FOR THE DISTRIBUTION OF TYRES**

a), marqué du numéro du Pilote et monté sur jante. Tout pneu «pluie» monté ou déballé ne sera pas repris par le Manufacturier de pneus/Distributeur, même s'il n'a pas été utilisé. Les Pilotes pourront obtenir leurs pneus «pluie» à tout moment de l'épreuve (suivant les horaires d'ouverture) au Parc d'Assistance «Départ», mais aucun temps supplémentaire ne sera alloué pour permettre à un Pilote de procéder au montage de ses pneus «pluie» avant sa mise en place en pré-grille. Les pneus «pluie» non montés et non déballés seront repris au terme de l'épreuve par les Manufacturiers/Distributeurs, en présence d'un Commissaire Sportif CIK-FIA.

Pour les pilotes qualifiés pour la phase finale, il sera obligatoire de monter sur jantes au minimum 1 train de pneus «pluie» selon les indications contenues dans l'horaire.

NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS:

- Pneus «slicks» (3 2 pneus avant et 3 2 pneus arrière **pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et Repêchage éventuel + 2 pneus avant et 2 pneus arrière pour les pilotes accédant à la phase finale**), provenant d'une seule marque et d'un seul type de pneus «slicks», le type choisi par le Manufacturier de pneus et la marque de pneus choisie par le Concurrent.

- Pneus «pluie» (4 pneus avant et 4 pneus arrière **pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage éventuel et phase finale**), provenant d'une seule marque et d'un seul type de pneus «slicks», le type choisi par le Manufacturier de pneus et la marque de pneus choisie par le Concurrent.

- Les pneus stockés au Parc d'Assistance pourront uniquement être utilisés lors des Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage, Pré-Finale et Finale, éventuelle Coupe de la Fédération (consolation) comprise: **Tous les pneus pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage éventuel et phase finale seront stockés en Parc d'Assistance.**

CHANGEMENT: La gestion des pneus déposés et marqués en Parc d'Assistance est libre. Toutes les opérations visées par le présent paragraphe devront s'effectuer dans l'enceinte du Parc d'Assistance.

En cas de crevaison d'un pneu «slick» pendant les Essais ou Manches Qualificatives, un pilote pourra introduire dans les Parcs d'Assistance, sous le contrôle du Délégué Technique, un pneu de secours (un des pneus «slicks» utilisés lors des Essais non Qualificatifs). Il ne pourra plus participer au Warm-up du dimanche matin sauf si celui-ci se déroule en pneus «pluie».

Pour la phase finale, un pneu de secours est un pneu des Essais et Manches Qualificatives.

Pour les courses de la phase finale, lorsque la mise en pré-grille s'effectuera sur la grille de départ (l'emplacement de la grille sera indiqué par le Directeur d'Epreuve) tel qu'indiqué dans l'horaire, les pilotes devront avoir quitté le Parc d'Assistance pour se positionner sur la grille avec un train de pneus «slick» et un train de pneus «pluie». (l'un monté sur le kart, l'autre train non-monté restant à bord du

will be unwrapped (if it was wrapped), marked with the Driver's number and fitted on a rim. Fitted or unwrapped «wet weather» tyres will not be taken back by the tyre Manufacturer/Dealer, even if they have not been used. Drivers may obtain their «wet weather» tyres at any time during the event (according to the opening time schedules) in the «Start» Servicing Park, but no extra time will be given to enable a Driver to proceed to the fitting of his «wet weather» tyres before he is placed in the Assembly Area. Not fitted and wrapped «wet weather» tyres will be taken back at the end of the Event by the tyre Manufacturers/Dealers, in the presence of a CIK-FIA Steward.

Drivers qualified for the final phase will be obliged to fit at least one set of "rain" tyres according to the indications specified in the schedule.

MAXIMUM NUMBER OF TYRES:

- «Slick» tyres (3 2 front tyres and 3 2 rear tyres **for Qualifying Practice, the Qualifying Heats and possible Second Chance + 2 front tyres and 2 rear tyres for the drivers proceeding to the final phase**), the type chosen by the tyre Manufacturer and the make of tyres chosen by the Entrant.

- «Wet weather» tyres (4 front tyres and 4 rear tyres **for Qualifying Practice, the Qualifying Heats, possible Second Chance and final phase**), the type chosen by the tyre Manufacturer and the make of tyres chosen by the Entrant.

- *The tyres stocked in the Servicing Park may only be used during the Qualifying Practice, Qualifying Heats, Second Chance Heat, Pre-Final and Final, including the possible (consolation) Federation Cup: **All the tyres for Qualifying Practice, the Qualifying Heats, possible Second Chance and final phase will be stored in the Service Park.***

CHANGE: Managing the tyres stocked and marked in the Servicing Park is free. All the proceedings concerned by this paragraph shall be carried out within the Servicing Park.

In case a «slick» tyre is punctured during Qualifying Practice or Heats, a Driver will be allowed to place in the Servicing Park a spare tyre (one of the «slick» tyres used during non Qualifying Practice), under the supervision of the Technical Delegate. This Driver will not be allowed to take part in the Sunday morning Warm-up unless it is held with «wet weather» tyres.

For the final phase, a spare tyre is a tyre from Qualifying Practice and Heats.

For races in the final phase, when the positioning on the pre-grid takes place on the starting grid, (the grid positions will be given by the Race Director) as indicated in the schedule, the drivers must have left the Servicing Park in order to position themselves on the starting grid with one set of "slick" tyres and one set of "rain" tyres, (one installed on the kart, the



RÈGLEMENT DE DISTRIBUTION DES PNEUMATIQUES
REGULATIONS FOR THE DISTRIBUTION OF TYRES

chariot).

En cas de course déclarée par temps de pluie par le directeur de Course ou d'Épreuve (voir Article 2.14 des Prescriptions Générales), les changements de roues seront autorisés sur la grille de départ jusqu'au signal trois minutes.

Lors de cette intervention, il sera uniquement possible de changer les roues et/ou l'ensemble roue-moyeu et/ou d'ajuster la pression à l'aide d'un manomètre (les pneus préalablement mis en pression au Parc d'Assistance).

4) Distribution des pneus dans les Coupes du Monde CIK-FIA de Super-ICG KZ1 et d'ICA de KF2, dans les Championnats d'Europe CIK-FIA de Super-ICG KZ1, d'ICG de KZ2, d'ICA de KF2 et d'ICA Junior de KF3 (Qualifications comprises) et dans le Viking Trophy CIK-FIA d'ICA de KF2 et d'ICA Junior de KF3 (pneus «slicks» et «pluie»).

GÉNÉRALITÉS: Un Manufacturier de pneus unique choisi après une procédure d'appel d'offres fournira les types de pneumatiques devant être utilisés par chaque Pilote. Le Manufacturier de pneus fournira tous les pneus slicks avec un marquage à code-barres (type 39 ou 128, composé de 6 digits, uniquement des chiffres commençant par 3, 4, 5, 6, 7, 8 ou 9) appliqué sur chaque flanc des pneus lors de la vulcanisation.

DÉPÔT: Le dépôt des pneus homologués au Parc d'Assistance sera effectué par les Manufacturiers de pneus. Les Manufacturiers de pneus présenteront une seule spécification par type de pneus («slick» et «pluie»).

DISTRIBUTION: La distribution des pneus se fera dans le Parc d'Assistance «Départ», contre un Bon du Manufacturier de pneus/Distributeur de la marque des pneus. Le Bon aura été acheté chez le Manufacturier de pneus/Distributeur. La distribution des pneus aura lieu avant les Essais Qualificatifs (voir horaire), en présence d'un Commissaire Sportif CIK-FIA. Après attribution par tirage au sort, les pneus seront montés sur jantes par le Pilote et/ou son Mécanicien, et marqués du numéro du Pilote par le personnel du Parc d'Assistance. Les Pilotes seront libres de décider de monter leurs pneus «pluie» sur jantes. Tout pneu «pluie» attribué le sera contre un Bon du Manufacturier de pneus/Distributeur. Il sera déballé (si emballage il y a), marqué du numéro du Pilote et monté sur jante. Tout pneu «pluie» monté ou déballé ne sera pas repris par le Manufacturier de pneus/Distributeur, même s'il n'a pas été utilisé. Les Pilotes pourront obtenir leurs pneus «pluie» à tout moment de l'épreuve (suivant les horaires d'ouverture) au Parc d'Assistance «Départ», mais aucun temps supplémentaire ne sera alloué pour permettre à un Pilote de procéder au montage de ses pneus «pluie» avant sa mise en place en Pré-Grille. Les pneus «pluie» non montés et non déballés seront repris au terme de l'épreuve par les Manufacturiers/Distributeurs, en présence d'un Commissaire Sportif CIK-FIA.

Pour les pilotes qualifiés pour la phase finale, il sera obligatoire de monter sur jantes au minimum 1 train de pneus «pluie» selon les indications contenues

other remaining staying on the trolley).

If the Race Director or the Clerk of the Course, states that the race will take place in the rain «wet race», (Article 2.14 of the General Prescriptions), wheel changes will be authorised on the starting grid up until the three-minute signal.

During this intervention, it will only be possible to change the wheels and/or the wheel mounting hub and/or to adjust the pressure with a pressure gauge (tyres already filled up in the Servicing Park).

4) Distribution of tyres in the CIK-FIA Super-ICG KZ1 and ICA KF2 World Cups, in the CIK-FIA European Super-ICG KZ1, ICG KZ2, ICA KF2 and ICA Junior KF3 Championships (Qualifications included) and in the CIK-FIA ICA KF2 and ICA Junior KF3 Viking Trophy («slick» and «wet weather» tyres).

GENERAL: A single tyre Manufacturer chosen following an invitation to tender procedure will supply the types of tyres to be used by each Driver. The tyre Manufacturer shall supply all slick tyres with a bar code marking (type 39 or 128, comprising 6 digits, only figures beginning with 3, 4, 5, 6, 7, 8 or 9) placed on each tyre sidewall at the vulcanisation stage.

STOCKING: The homologated tyres will be stocked in the Servicing Park by the tyre Manufacturers. Tyre Manufacturers will present only one specification per type of tyres («slick» and «wet weather»).

DISTRIBUTION: Tyres will be distributed in the «Start» Servicing Park, in exchange for a Voucher from the tyre Manufacturer/Distributor of the make of tyres. The Voucher must have been purchased from the tyre Manufacturer/Distributor. The distribution of tyres will take place before Qualifying Practice (see schedule), in the presence of a CIK-FIA Steward. After having been allocated by random draw, they will be fitted on rims by the Driver or his Mechanic and the Driver's number will be marked on them by the Servicing Park staff. Drivers are free to decide to fit their «wet weather» tyres on rims. Any «wet weather» tyre will be allocated in exchange for a Voucher from the tyre Manufacturer/Dealer. It will be unwrapped (if it was wrapped), marked with the Driver's number and fitted on a rim. Fitted or unwrapped «wet weather» tyres will not be taken back by the tyre Manufacturer/Dealer, even if they have not been used. Drivers may obtain their «wet weather» tyres at any time during the event (according to the opening time schedules) in the «Start» Servicing Park, but no extra time will be given to enable a Driver to proceed to the fitting of his «wet weather» tyres before he is placed in the Assembly Area. Not fitted and wrapped «wet weather» tyres will be taken back at the end of the Event by the tyre Manufacturers/Dealers, in the presence of a CIK-FIA Steward.

Drivers qualified for the final phase will be obliged to fit at least one set of "rain" tyres according to the



RÈGLEMENT DE DISTRIBUTION DES PNEUMATIQUES
REGULATIONS FOR THE DISTRIBUTION OF TYRES

dans l'horaire.

NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS:

- Pneus «slicks» (3 2 pneus avant et 3 2 pneus arrière **pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et Repêchage éventuel + 2 pneus avant et 2 pneus arrière pour les pilotes accédant à la phase finale**).

- Pneus «pluie» (4 pneus avant et 4 pneus arrière **pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage éventuel et phase finale**).

- Les pneus stockés au Parc d'Assistance pourront uniquement être utilisés lors des Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage, Pré-Finale et Finale, éventuelle Coupe de la Fédération (consolation) comprise: **Tous les pneus pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage éventuel et phase finale seront stockés en Parc d'Assistance.**

CHANGEMENT: La gestion des pneus déposés et marqués en Parc d'Assistance est libre. Toutes les opérations visées par le présent paragraphe devront s'effectuer dans l'enceinte du Parc d'Assistance.

En cas de crevaison d'un pneu «slick» pendant les Essais ou Manches Qualificatives, un pilote pourra introduire dans les Parcs d'Assistance, sous le contrôle du Délégué Technique, un pneu de secours (un des pneus «slicks» utilisés lors des Essais non Qualificatifs). Il ne pourra plus participer au Warm-up du dimanche matin sauf si celui-ci se déroule en pneus «pluie». Pour la phase finale, un pneu de secours est un pneu des Essais et Manches Qualificatives.

Pour les courses de la phase finale, lorsque la mise en pré-grille s'effectuera sur la grille de départ (l'emplacement de la grille sera indiqué par le Directeur d'Epreuve) tel qu'indiqué dans l'horaire, les pilotes devront avoir quitté le Parc d'Assistance pour se positionner sur la grille avec un train de pneus «slick» et un train de pneus «pluie» (l'un monté sur le kart, l'autre train non-monté restant à bord du chariot).

En cas de course déclarée par temps de pluie par le directeur de Course ou d'Epreuve (voir Article 2.14 des Prescriptions Générales), les changements de roues seront autorisés sur la grille de départ jusqu'au signal trois minutes.

Lors de cette intervention, il sera uniquement possible de changer les roues et/ou l'ensemble roue-moyeu et/ou d'ajuster la pression à l'aide d'un manomètre (les pneus préalablement mis en pression au Parc d'Assistance).

5) Distribution des pneus dans la Coupe du Monde CIK-FIA de Formule A KF1 et dans les Championnats Continentaux CIK-FIA de Formule A KF1, d'ICA de KF2, de Super-ICC KZ1, d'ICC de KZ2, d'ICC-Sudam, d'ICA Junior de KF3 et d'ICC-Sudam-Junior (hors Europe) (pneus «slicks» et «pluie»)

indications specified in the schedule.

MAXIMUM NUMBER OF TYRES:

- «Slick» tyres (3 2 front tyres and 3 2 rear tyres **for Qualifying Practice, the Qualifying Heats and possible Second Chance + 2 front tyres and 2 rear tyres for the drivers proceeding to the final phase**).

- «Wet weather» tyres (4 front tyres and 4 rear tyres **for Qualifying Practice, the Qualifying Heats, possible Second Chance and final phase**)

- The tyres stocked in the Servicing Park may only be used during the Qualifying Practice, Qualifying Heats, Second Chance Heat, Pre-Final and Final, including the possible (consolation) Federation Cup: **All the tyres for Qualifying Practice, the Qualifying Heats, possible Second Chance and final phase will be stored in the Service Park.**

CHANGE: Managing the tyres stocked and marked in the Servicing Park is free. All the proceedings concerned by this paragraph shall be carried out within the Servicing Park.

In case a «slick» tyre is punctured during Qualifying Practice or Heats, a Driver will be allowed to place in the Servicing Park a spare tyre (one of the «slick» tyres used during non Qualifying Practice), under the supervision of the Technical Delegate. This Driver will not be allowed to take part in the Sunday morning Warm-up unless it is held with «wet weather» tyres.

For the final phase, a spare tyre is a tyre from Qualifying Practice and Heats.

For races in the final phase, when the positioning on the pre-grid takes place on the starting grid, (the grid positions will be given by the Race Director) as indicated in the schedule, the drivers must have left the Servicing Park in order to position themselves on the starting grid with one set of «slick» tyres and one set of «rain» tyres, (one installed on the kart, the other remaining staying on the trolley).

If the Race Director or the Clerk of the Course, states that the race will take place in the rain «wet race», (Article 2.14 of the General Prescriptions), wheel changes will be authorised on the starting grid up until the three-minute signal.

During this intervention, it will only be possible to change the wheels and/or the wheel mounting hub and/or to adjust the pressure with a pressure gauge (tyres already filled up in the Servicing Park).

5) Distribution of tyres in the CIK-FIA Formula-A KF1 World Cup and in the CIK-FIA Formula-A KF1, ICA KF2, Super-ICC KZ1, ICC KZ2, ICC-Sudam, ICA Junior KF3 and ICC-Sudam-Junior Continental Championships (outside Europe) («slick» and «wet



RÈGLEMENT DE DISTRIBUTION DES PNEUMATIQUES
REGULATIONS FOR THE DISTRIBUTION OF TYRES

GÉNÉRALITÉS: Le Manufacturier de pneus sera obligé d'annoncer à la CIK-FIA chaque type de pneus choisis, dans un délai ne pouvant être réduit à moins de 45 jours avant chaque épreuve. Le Manufacturier de pneus fournira tous les pneus slicks avec un marquage à code-barres (type 39 ou 128, composé de 6 digits, uniquement des chiffres commençant par 3, 4, 5, 6, 7, 8 ou 9) appliqué sur chaque flanc des pneus lors de la vulcanisation. Le Concurrent/Pilote aura inscrit sur son bulletin d'inscription la marque de pneus qu'il a choisie.

DÉPÔT : Par le Pilote au Parc d'Assistance, 3 4 pneus «slicks» avant et 3 4 pneus «slicks» arrière, et 4 pneus «pluie» avant et 4 pneus «pluie» arrière du même type, du même mélange et homologués.

DISTRIBUTION: La distribution des pneus «slicks» et «pluie» se fera dans le Parc d'Assistance «Départ». Chaque Pilote doit déposer dans le Parc d'Assistance le nombre de pneus neufs homologués (emballés, n'ayant jamais été montés sur jante et vierges de toutes traces ou marques) qu'il a le droit d'utiliser pour l'épreuve, ceci contre un reçu du Commissaire Sportif CIK-FIA. Sur ce reçu seront mentionnés la marque et le type de pneus déposés. Un seul type de pneus par marque, «slick» et «pluie», choisis par le Manufacturier du pneu lui-même, pourra être utilisé lors d'une épreuve. La distribution des pneus aura lieu par tirage au sort avant les Essais Qualificatifs (voir horaire), en présence d'un Commissaire Sportif CIK-FIA. Après attribution par tirage au sort, les pneus seront marqués du numéro du Pilote par le personnel du Parc d'Assistance.

Pour les pilotes qualifiés pour la phase finale, il sera obligatoire de monter sur jantes au minimum 1 train de pneus «pluie» selon les indications contenues dans l'horaire.

NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS:

- Pneus «slicks» (3 2 pneus avant et 3 2 pneus arrière **pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et Repêchage éventuel + 2 pneus avant et 2 pneus arrière pour les pilotes accédant à la phase finale.**)

- Pneus «pluie» (4 pneus avant et 4 pneus arrière **pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage éventuel et phase finale). Les pilotes n'accédant pas à la phase finale récupéreront à la fin de l'épreuve, 2 pneus avant et 2 pneus arrière «slick», neufs, stockés en Parc d'Assistance.**

- Les pneus stockés au Parc d'Assistance pourront uniquement être utilisés lors des Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage, Pré-Finale et Finale, éventuelle Coupe de la Fédération (consolation) comprise: **Tous les pneus pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage éventuel et phase finale seront stockés en Parc d'Assistance.**

CHANGEMENT: La gestion des pneus déposés et marqués en Parc d'Assistance est libre. Toutes les opérations visées par le présent paragraphe devront s'effectuer dans l'en-

weather» tyres)

GENERAL: The tyre Manufacturer will be compelled to announce to the CIK-FIA each type of tyres chosen, within a time limit which may not be under 45 days before each event. The tyre Manufacturer shall supply all slick tyres with a bar code marking (type 39 or 128, comprising 6 digits, only figures beginning with 3, 4, 5, 6, 7, 8 or 9) placed on each tyre sidewall at the vulcanisation stage.

The Entrant/Driver must name on his entry form the make of tyres that he has chosen.

STOCKING: Each Driver will stock in the Servicing Park 3 4 front «slick» tyres and 3 4 rear «slick» tyres, and 4 front «wet weather» tyres and 4 rear «wet weather» tyres of the same type and compound, and homologated.

DISTRIBUTION: «Slick» and «wet» tyres will be distributed in the «Start» Servicing Park. Each Driver must stock in the Servicing Park the number of new homologated tyres (still wrapped, never having been fitted to a rim, and blank from any traces or marks) which he may use for the event, in exchange for a receipt from the CIK-FIA Steward. The make and type of the stocked tyres will be mentioned on the receipt. Only one type of «slick» and «wet weather» tyres per make, chosen by the tyre Manufacturer himself, may be used in one event. The distribution of tyres will be carried out by random draw before Qualifying Practice (see schedule), in the presence of a CIK-FIA Steward. After having been allocated by random draw, the Driver's number will be marked on them by the Servicing Park staff.

Drivers qualified for the final phase will be obliged to fit at least one set of "rain" tyres according to the indications specified in the schedule.

MAXIMUM NUMBER OF TYRES:

- «Slick» tyres (3 2 front tyres and 3 2 rear tyres **for Qualifying Practice, the Qualifying Heats and possible Second Chance + 2 front tyres and 2 rear tyres for the drivers proceeding to the final phase.**)

- «Wet weather» tyres (4 front tyres and 4 rear tyres **for Qualifying Practice, the Qualifying Heats, possible Second Chance and final phase.**)

At the end of the event, Drivers who have not qualified for the final phase will get back 2 new «slick» front tyres and 2 new «slick» rear tyres which were stored in the Servicing Park.
- The tyres stocked in the Servicing Park may only be used during the Qualifying Practice, Qualifying Heats, Second Chance Heat, Pre-Final and Final, including the possible (consolation) Federation Cup: **All the tyres for Qualifying Practice, the Qualifying Heats, possible Second Chance and final phase will be stored in the Service Park.**

CHANGE: Managing the tyres stocked and marked in the Servicing Park is free. All the proceedings concerned by



RÈGLEMENT DE DISTRIBUTION DES PNEUMATIQUES
REGULATIONS FOR THE DISTRIBUTION OF TYRES

ceinte du Parc d'Assistance:

En cas de crevaison d'un pneu «slick» pendant les Essais ou Manches Qualificatifs, un pilote pourra introduire dans les Parcs d'Assistance, sous le contrôle du Délégué Technique, un pneu de secours (un des pneus «slicks» utilisés lors des Essais non Qualificatifs). Il ne pourra plus participer au Warm-up du dimanche matin sauf si celui-ci se déroule en pneus «pluie». Pour la phase finale, un pneu de secours est un pneu des Essais et Manches Qualificatifs.

Pour les courses de la phase finale, lorsque la mise en pré-grille s'effectuera sur la grille de départ (l'emplacement de la grille sera indiqué par le Directeur d'Epreuve) tel qu'indiqué dans l'horaire, les pilotes devront avoir quitté le Parc d'Assistance pour se positionner sur la grille avec un train de pneus «slick» et un train de pneus «pluie», (l'un monté sur le kart, l'autre train non-monté restant à bord du chariot).

En cas de course déclarée par temps de pluie par le directeur de Course ou d'Epreuve (voir Article 2.14 des Prescriptions Générales), les changements de roues seront autorisés sur la grille de départ jusqu'au signal trois minutes.

Lors de cette intervention, il sera uniquement possible de changer les roues et/ou l'ensemble roue-moyeu et/ou d'ajuster la pression à l'aide d'un manomètre (les pneus préalablement mis en pression au Parc d'Assistance).

6) Distribution des pneus réservés aux Essais non-Qualificatifs et Warm-ups dans les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA (pneus «slicks»)

GÉNÉRALITÉS: Le Manufacturier de pneus sera obligé d'annoncer à la CIK-FIA chaque type de pneus choisis, dans un délai ne pouvant être réduit à moins de 45 jours avant chaque épreuve. Le Manufacturier de pneus fournira tous les pneus slicks avec un marquage à code-barres (type 39 ou 128, composé de 6 digits, uniquement des chiffres commençant par 3, 4, 5, 6, 7, 8 ou 9) appliqué sur chaque flanc des pneus lors de la vulcanisation.

Le Concurrent/Pilote aura inscrit sur son bulletin d'inscription la marque de pneus qu'il a choisie.

DÉPÔT: Le dépôt des pneus au Parc d'Assistance sera effectué par les Manufacturiers de pneus avant le début des Essais non-Qualificatifs (voir horaire de l'Epreuve concernée). Les Manufacturiers de pneus présenteront une seule spécification par type de pneus («slick»), identique à celle des pneus déposés pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage et Courses de la phase finale.

DISTRIBUTION: La distribution des pneus «slicks» se fera dans le Parc d'Assistance et aura lieu par tirage au sort lors des Vérifications Techniques. Les codes-barres correspondant aux pneus attribués à chaque Pilote seront

this paragraph shall be carried out within the Servicing Park:

In case a «slick» tyre is punctured during Qualifying Practice or Heats, a Driver will be allowed to place in the Servicing Park a spare tyre (one of the «slick» tyres used during non Qualifying Practice), under the supervision of the Technical Delegate. This Driver will not be allowed to take part in the Sunday morning Warm-up unless it is held with «wet weather» tyres.

For the final phase, a spare tyre is a tyre from Qualifying Practice and Heats.

For races in the final phase, when the positioning on the pre-grid takes place on the starting grid, (the grid positions will be given by the Race Director) as indicated in the schedule, the drivers must have left the Servicing Park in order to position themselves on the starting grid with one set of "slick" tyres and one set of "rain" tyres, (one installed on the kart, the other remaining staying on the trolley).

If the Race Director or the Clerk of the Course, states that the race will take place in the rain «wet race», (Article 2.14 of the General Prescriptions), wheel changes will be authorised on the starting grid up until the three-minute signal.

During this intervention, it will only be possible to change the wheels and/or the wheel mounting hub and/or to adjust the pressure with a pressure gauge (tyres already filled up in the Servicing Park).

6) Distribution of tyres reserved for non-Qualifying Practice and Warm-ups in the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies («slick» tyres)

GENERAL: The tyre Manufacturer will be compelled to announce to the CIK-FIA each type of tyres chosen, within a time limit which may not be under 45 days before each event. The tyre Manufacturer shall supply all slick tyres with a bar code marking (type 39 or 128, comprising 6 digits, only figures beginning with 3, 4, 5, 6, 7, 8 or 9) placed on each tyre sidewall at the vulcanisation stage.

The Entrant/Driver must name on his entry form the make of tyres that he has chosen.

STOCKING: The tyres will be stocked in the Servicing Park by the tyre Manufacturers before the start of non-Qualifying Practice (see time schedule of the Event concerned). Tyre Manufacturers will present only one specification per type of tyres («slick»), identical to that of the tyres stocked for Qualifying Practice, the Qualifying Heats, Second Chance Heat and Races of the final phase.

DISTRIBUTION: «Slick» tyres will be distributed in the Servicing Park and allocated by random draw during the Technical Checks. The bar codes corresponding to each Driver will be reproduced on the Technical Passport of the



**RÈGLEMENT DE DISTRIBUTION DES PNEUMATIQUES
REGULATIONS FOR THE DISTRIBUTION OF TYRES**

reproduits sur le Passeport Technique du Pilote concerné.

NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS: Pneus «slicks» (3 ~~2~~ pneus avant et 3 ~~2~~ pneus arrière) provenant d'une seule marque et d'un seul type de pneus «slick», le type choisi par le Manufacturier de pneus et la marque de pneus choisie par le Concurrent. Ces pneus sont uniquement à utiliser pour les Essais non-Qualitatifs et Warm-ups.

CHANGEMENT: La gestion des pneus réservés pour les Essais non-Qualitatifs et Warm-ups est libre.

Driver concerned.

MAXIMUM NUMBER OF TYRES: «Slick» tyres (3 ~~2~~ front tyres and 3 ~~2~~ rear tyres) of a single make and type of «slick» tyres, the type chosen by the tyre Manufacturer and the make of tyres chosen by the Entrant. These tyres must only be used during the non-Qualifying Practice and Warm-ups.

CHANGE: Managing the tyres reserved for non-Qualifying Practice and Warm-Ups is free.





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 : **01/01/2007**

Implementation: **01/01/2007**

CHAMPIONNAT DU MONDE DE KARTING DE LA CIK-FIA CIK-FIA WORLD KARTING CHAMPIONSHIP

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

31) L'Épreuve est réservée aux karts de Formule A, tels que définis par le Règlement Technique.

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

33) Chaque Pilote aura le droit de présenter aux Vérifications Techniques le matériel suivant:
Nombre de châssis: 2, de même marque
Nombre de moteurs: ~~3~~ **2**, de même marque
Trains de pneus «slick»: ~~1*~~ **1^{+/2}** de la marque avec laquelle le Pilote est inscrit à l'Épreuve.

*** voir Article 6 du Règlement de Distribution des Pneus**

34) A partir du premier Warm-up, chaque Pilote pourra disposer du matériel suivant :
Nombre de châssis: 1 (choisi parmi les 2 marqués lors des Vérifications Techniques)
Nombre de moteurs: 2 (choisis parmi les ~~3~~ **2** marqués aux Vérifications Techniques)
Trains de pneus «slick»: ~~1^{+/2}~~ **+1** *
Trains de pneus «pluie»: 2 *

* voir Art. 2 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.

35) 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.

36) Châssis de réserve
Un seul châssis pourra être utilisé par chaque Pilote à partir du premier Warm-up. S'il s'avère nécessaire pour un Pilote d'utiliser un châssis de réserve, celui-ci ne pourra être que celui qui aura été marqué lors des Vérifications Techniques. Tout recours au châssis de réserve sera définitif (pas de retour possible au châssis d'origine) et sera assorti d'une pénalité :
a) si le changement de châssis est demandé avant une Manche Qualificative, pénalité de [7 points X le nombre de Manches Qualificatives prévues par Pilote] au classement de la Manche Qualificative suivante;
b) si le changement de châssis est demandé avant le Repêchage, la Pré-Finale ou la Finale, renvoi du Pilote concerné en fond de grille et pénalité de 5 secondes appliquée au temps de la course pour laquelle le changement a été

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

31) The Event is reserved for Formula A karts, as defined by the Technical Regulations.

32) 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 by the CIK-FIA.

33) Each Driver will be entitled to submit to Scrutineering the following equipment:
Number of chassis: 2, of the same make
Number of engines: ~~3~~ **2**, of the same make
Sets of «slick» tyres: ~~1*~~ **1^{+/2}** of the make with which the Driver is entered in the Event.

*** see Article 6 of the Tyre Distribution Regulations**

34) As from the first Warm-up, each Driver may have the following equipment:
Number of chassis: 1 (selected among the 2 marked at Scrutineering)

Number of engines: 2 (selected among the ~~3~~ **2** marked at Scrutineering)

Sets of «slick» tyres: ~~1^{+/2}~~ **+1** *
Sets of «wet» tyres: 2 *

* see Art. 2 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.

35) 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.

36) Spare chassis
Only one chassis may be used by each Driver as from the first Warm-up. If it proves necessary for a Driver to use a spare chassis, it can only be the one marked at Scrutineering. Using the spare chassis will be final (it will not be allowed to switch back to the original chassis) and there will be a penalty :

a) if the change of chassis is requested before a Qualifying Heats, penalty of [7 points X the number of Qualifying Heats scheduled for each Driver] in the classification of the following Qualifying Heat;
b) if the change of chassis is requested before the Second Chance Heat, the Pre-Final or the Final, the Driver will take the start from the back of the grid and a penalty of 5 seconds will be added to his racing time in the race for



**CHAMPIONNAT DU MONDE DE KARTING DE LA CIK-FIA
CIK-FIA WORLD KARTING CHAMPIONSHIP**

demandé; si plusieurs Pilotes demandent un changement de châssis avant le Repêchage, la Pré-Finale ou la Finale, ils s'aligneront à l'arrière de la grille dans l'ordre du classement intermédiaire établi à l'issue des Manches Qualificatives et/ou du classement du Repêchage. Toute demande de recours au châssis de réserve devra être transmise par le Concurrent aux Commissaires Sportifs de l'Épreuve au moyen du formulaire prévu à cet effet au moins 45 minutes avant le début des Essais, de la Manche ou de la course concernés.

FOURNITURE DE PNEUMATIQUES ET LIMITATION DES PNEUMATIQUES DURANT L'ÉPREUVE

37) Voir Règlement de Distribution des Pneumatiques.

NUMÉROS DE COMPÉTITION ET NOM DU PILOTE

38) Les numéros de compétition seront conformes aux dispositions de l'Article 24 du Règlement Technique. Il doit en outre apparaître en grandes lettres brodées sur la combinaison, dans le haut du dos et sur chacune des jambes.

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

40) Le drapeau de la nationalité du Pilote sera celui équivalent à la nationalité de son passeport (Article 112 du Code).

VÉRIFICATIONS SPORTIVES ET TECHNIQUES

41) Voir l'Article 2.10 des Prescriptions Générales.

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

43) 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 des châssis et des pièces principales des moteurs (1/2 carters et cylindre), ainsi que des 6 4 «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 d'Homologation.

A 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

which the change has been requested; if several Drivers request a change of chassis before the Second Chance Heat, the Pre-Final or the Final, they will take the start from the back of the grid in the order of the intermediate classification drawn up at the end of the Qualifying Heats and/or of the Second Chance Heat classification.

Any request for a switch to the spare chassis shall be forwarded by the Entrant to the Stewards of the Event by means of the relevant form at least 45 minutes before the start of Practice, the Heat or Race concerned.

DISTRIBUTION OF TYRES AND LIMITATION OF TYRES DURING THE EVENT

37) See the Tyre Distribution Regulations.

RACING NUMBERS AND NAME OF THE DRIVER

38) Racing numbers shall comply with the provisions of Article 24 of the Technical Regulations. It must also appear in large letters embroidered on his overalls, at the top of his back and on each of his legs.

39) 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.

40) The flag of the Driver's nationality must be that of the nationality of his passport (Article 112 of the Code).

SPORTING CHECKS AND SCRUTINEERING

41) See Article 2.10 of the General Prescriptions.

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

43) 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 6 4 "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.

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



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 : **01/01/2007**

Implementation: **01/01/2007**

COUPE DU MONDE CIK-FIA DE KF1 CIK-FIA KF1 WORLD CUP

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

28) L'Épreuve est réservée aux karts de Formule-A **KF1**, tels que définis par le Règlement Technique.

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

30) Chaque Pilote aura le droit de présenter aux Vérifications Techniques le matériel suivant:
Nombre de châssis: 2, de même marque
Nombre de moteurs: **3 2**, de même marque
Trains de pneus «slick»: **1* ^{+/2} + 1** de la marque avec laquelle le Pilote est inscrit à l'Épreuve.

*** voir Article 6 du Règlement de Distribution des Pneus**

31) A partir du premier Warm-up, chaque Pilote pourra disposer du matériel suivant :
Nombre de châssis: 1 (choisi parmi les 2 marqués aux Vérifications Techniques)
Nombre de moteurs: 2 (choisis parmi les **3 2** marqués aux Vérifications Techniques)

Trains de pneus «slick»: **1^{+/2} + 1 ***
Trains de pneus «pluie»: 2 *

*** voir Article 5 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.

32) 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.

33) Châssis de réserve
Un seul châssis pourra être utilisé par chaque Pilote à partir du premier Warm-up. S'il s'avère nécessaire pour un Pilote d'utiliser un châssis de réserve, celui-ci ne pourra être que celui qui aura été marqué lors des Vérifications Techniques. Tout recours au châssis de réserve sera définitif (pas de retour possible au châssis d'origine) et sera assorti d'une pénalité :
a) si le changement de châssis est demandé avant une Manche Qualificative, pénalité de [7 points X le nombre de Manches Qualificatives prévues par Pilote] au classement de la Manche Qualificative suivante;
b) si le changement de châssis est demandé avant le Repêchage, la Pré-Finale ou la Finale, renvoi du Pilote concerné en fond de grille et pénalité de 5 secondes appliquée au temps de la course pour laquelle le changement a été demandé; si plusieurs Pilotes demandent un changement de châssis avant le Repêchage, la Pré-Finale ou la Finale,

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

28) The Event is reserved for Formula-A **KF1** karts, as defined by the Technical Regulations. ◀

29) 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 by the CIK-FIA.

30) Each Driver will be entitled to submit to Scrutineering the following equipment:
Number of chassis: 2, of the same make
Number of engines: **3 2**, of the same make
Sets of «slick» tyres: **1* ^{+/2} of the make with which the Driver is entered in the Event.** ◀

*** see Article 6 of the Tyre Distribution Regulations**

31) As from the first Warm-up, each Driver may have the following equipment:
Number of chassis: 1 (selected among the 2 marked at Scrutineering)
Number of engines: 2 (selected among the **3 2** marked at Scrutineering) ◀

Sets of «slick» tyres: **1^{+/2} + 1 ***
Sets of «wet» tyres: 2 * ◀

*** see Article 5 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.

32) 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.

33) Spare chassis
Only one chassis may be used by each Driver as from the first Warm-up. If it proves necessary for a Driver to use a spare chassis, it can only be the one marked at Scrutineering. Using the spare chassis will be final (it will not be allowed to switch back to the original chassis) and there will be a penalty :

a) if the change of chassis is requested before a Qualifying Heats, penalty of [7 points X the number of Qualifying Heats scheduled for each Driver] in the classification of the following Qualifying Heat;
b) if the change of chassis is requested before the Second Chance Heat, the Pre-Final or the Final, the Driver will take the start from the back of the grid and a penalty of 5 seconds will be added to his racing time in the race for which the change has been requested; if several Drivers request a change of chassis before the Second Chance



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 : **01/01/2007**

Implementation: **01/01/2007**

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

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

29) L'Épreuve est réservée aux karts d'Intercontinental A, 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 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: 1
Nombre de moteurs: ~~3~~ **2**, de même marque
Trains de pneus «slick»: ~~1*~~ **1***, de la marque avec laquelle le Pilote est inscrit au Championnat

*** voir Article 6 du Règlement de Distribution des Pneus**

32) A partir du premier Warm-up, chaque Pilote pourra disposer du matériel suivant:

Nombre de châssis: 1 (celui marqué lors des Vérifications Techniques)
Nombre de moteurs: 2 (choisis parmi les 3 marqués lors des **ceux marqués aux** Vérifications Techniques)

Trains de pneus «slick»: ~~1*~~ **1***

Trains de pneus «pluie»: 2 *

* voir Art. 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.

FOURNITURE DE PNEUMATIQUES ET LIMITATION DES PNEUMATIQUES DURANT L'ÉPREUVE

34) Voir Règlement de Distribution des Pneumatiques.

NUMÉROS DE COMPÉTITION ET NOM DU PILOTE

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

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

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

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

29) The Event is reserved for Intercontinental A 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 by the CIK-FIA.

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

Number of chassis: 1
Number of engines: ~~3~~ **2**, of the same make
Sets of «slick» tyres: ~~1*~~ **1***, of the make with which the Driver is entered in the Championship

*** see Article 6 of the Tyre Distribution Regulations**

32) As from the first Warm-up, each Driver may have the following equipment:

Number of chassis: 1 (the one marked at Scrutineering)
Number of engines: 2 (selected among the 3 **the two** marked at Scrutineering)

Sets of «slick» tyres: ~~1*~~ **1***

Sets of «wet» tyres: 2 *

* see Art. 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.

DISTRIBUTION OF TYRES AND LIMITATION OF TYRES DURING THE EVENT

34) See Regulations for the Distribution of Tyres.

RACING NUMBERS AND NAME OF THE DRIVER

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

36) 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.

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



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

VÉRIFICATIONS SPORTIVES ET TECHNIQUES

38) Voir l'Article 2.10 des Prescriptions Générales.

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

40) Lors des Vérifications Techniques de l'Épreuve, il sera procédé à un marquage du châssis et des pièces principales des moteurs (1/2 carters et cylindre), ainsi que des 6 4 pneus «slicks» maximum autorisés pour les Essais non-Qualificatifs et les Warm-ups.

A 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. A 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

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

SÉCURITÉ GÉNÉRALE

42) Article 2.14 des Prescriptions Générales.

NOMBRE DE KARTS AUTORISÉS EN PISTE

43) Article 14 des Prescriptions Spécifiques.

DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

44) 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.

SPORTING CHECKS AND SCRUTINEERING

38) See Article 2.10 of the General Prescriptions.

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

40) At Scrutineering of the Event, the chassis and the main engine parts (1/2 crankcases and cylinder) will be marked, as well as the 6 4 «slick» tyres maximum allowed for the non-Qualifying Practice and the Warm-ups.

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

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

GENERAL SAFETY

42) Article 2.14 of the General Prescriptions.

NUMBER OF KARTS ALLOWED ON THE TRACK

43) Article 14 of the Specific Prescriptions.

RUNNING OF THE EVENT

44) 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.



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

38) Voir l'Article 2.10 des Prescriptions Générales.

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

40) Lors des Vérifications Techniques de l'Épreuve, il sera procédé à un marquage du châssis et des pièces principales des moteurs (1/2 carters et cylindre), ainsi que des 6 4 pneus «slicks» maximum autorisés pour les Essais non-Qualificatifs et les Warm-ups.

A 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. A 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

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

SÉCURITÉ GÉNÉRALE

42) Article 2.14 des Prescriptions Générales.

NOMBRE DE KARTS AUTORISÉS EN PISTE

43) Article 14 des Prescriptions Spécifiques.

DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

44) 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

SPORTING CHECKS AND SCRUTINEERING

38) See Article 2.10 of the General Prescriptions.

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

40) At Scrutineering of the Event, the chassis and the main engine parts (1/2 crankcases and cylinder) will be marked, as well as the 6 4 «slick» tyres maximum allowed for the non-Qualifying Practice and the Warm-ups.

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

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

GENERAL SAFETY

42) Article 2.14 of the General Prescriptions.

NUMBER OF KARTS ALLOWED ON THE TRACK

43) Article 14 of the Specific Prescriptions.

RUNNING OF THE EVENT

44) 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.



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 : **01/01/2007**

Implementation: **01/01/2007**

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

34) 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 d'Intercontinental A 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:

35) 72 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

36) Les Qualifications et le Championnat sont réservées aux karts d'Intercontinental A, tels que définis par le Règlement Technique.

37) 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 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 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.

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

Nombre de châssis: 1
Nombre de moteurs: ~~3~~ **2**, de même marque
Trains de pneus «slick»: ~~1*~~ **1*^{+/2}**, de la marque avec laquelle le Pilote est inscrit au Championnat

*** voir Article 6 du Règlement de Distribution des Pneus**

39) A partir du premier Warm-up, chaque Pilote pourra disposer du matériel suivant:

Nombre de châssis: 1 (celui marqué lors des Vérifications Techniques)
Nombre de moteurs: 2 (choisis parmi les 3 marqués lors des **ceux marqués aux** Vérifications Techniques)

Trains de pneus «slick»: ~~1^{+/2}~~ **+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.

40) Changement de matériel

L'échange des moteurs, des 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

34) Drivers holding a Grade B International Karting Licence issued by a FIA affiliated ASN from a continent where no CIK-FIA Intercontinental A 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:

35) 72 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

36) The Qualifications and the Championship are reserved for Intercontinental A karts, as defined in the Technical Regulations.

37) 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 the Qualifications and Championship entry lists. Any change of equipment notified before this must be notified 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.

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

Number of chassis: 1
Number of engines: ~~3~~ **2**, of the same make
Sets of «slick» tyres: ~~1*~~ **1*^{+/2}**, of the make with which the Driver is entered in the Championship

*** see Article 6 of the Tyre Distribution Regulations**

39) As from the first Warm-up, each Driver may have the following equipment:

Number of chassis: 1 (the one marked at Scrutineering)
Number of engines: 2 (selected among the ~~3~~ **the two** marked at Scrutineering)

Sets of «slick» tyres: ~~1^{+/2}~~ **+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.

40) Change of equipment

Changing engines, chassis, the chassis/engine unit and tyres between the various Drivers is forbidden.
No change of chassis, engines or of the chassis/engine unit may be carried out during the starting procedure and between the start and finish of the Qualifying Practice,



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

la procédure de départ et entre le départ et l'arrivée des Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchages, Course 1 et Course 2 ou Pré-Finale et Finale. Les contrevenants seront exclus de l'Épreuve concernée.

FOURNITURE DE PNEUMATIQUES DANS LE CHAMPIONNAT ET LIMITATION DES PNEUMATIQUES DURANT L'ÉPREUVE

41) Voir Règlement de Distribution des Pneumatiques.

NUMÉROS DE COMPÉTITION ET NOM DU PILOTE

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

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

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

VÉRIFICATIONS SPORTIVES ET TECHNIQUES

45) Voir l'Article 2.10 des Prescriptions Générales.

46) Lors des Qualifications, la CIK-FIA vérifiera toutes les licences.

47) 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 6 4 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 d'Homologation.

A 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 concernée.

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. A 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 mar-

Qualifying Heats, Second Chance Heats, Race 1 and Race 2 or Pre-Final and Final. Offenders will be excluded from the Event concerned.

TYRE SUPPLY IN THE CHAMPIONSHIP AND LIMITATION OF TYRES DURING THE EVENT

41) See the Regulations for the Distribution of Tyres.

RACING NUMBERS AND NAME OF THE DRIVER

42) Racing numbers will comply with the provisions of Article 24 of the Technical Regulations.

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

44) The flag of the Driver's nationality will be that equivalent to the nationality of his licence.

SPORTING CHECKS AND SCRUTINEERING

45) See Article 2.10 of the General Prescriptions.

46) During the Qualifications, the CIK-FIA will check all licences.

47) 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 6 4 "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.

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 concerned.

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



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 : **01/01/2007**

Implementation: **01/01/2007**

CHAMPIONNAT ASIE-PACIFIQUE CIK-FIA DE KF2 CIK-FIA ASIA-PACIFIC KF2 CHAMPIONSHIP

délivrée par leur ASN affiliée à la CIK-FIA, en conformité avec l'Article 4.3 de l'Annexe B.

ASN affiliated the CIK-FIA, in compliance with Article 4.3 of Appendix B.

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

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

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

29) Le Concurrent doit inscrire une combinaison de châssis et moteurs pour l'Épreuve. Aucun changement de combinaison ne sera accepté après la clôture des inscriptions.

29) The Entrant must enter the same chassis and engines combination for the Event. No change of combination shall be accepted after the closing of entries.

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

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

Nombre de châssis: 1
Nombre de moteurs: ~~3~~ **2**, de même marque
Trains de pneus «slick»: ~~1*~~ **1***, de la marque avec laquelle le Pilote est inscrit à l'Épreuve

Number of chassis: 1
Number of engines: ~~3~~ **2**, of the same make
Sets of «slick» tyres: ~~1*~~ **1***, of the make with which the Driver is entered in the Event

*** voir Article 6 du Règlement de Distribution des Pneus**

*** see Article 6 of the Tyre Distribution Regulations**

31) A partir du premier Warm-up, chaque Pilote pourra disposer du matériel suivant :

31) As from the first Warm-up, each Driver may have the following equipment:

Nombre de châssis: 1 (celui marqué lors des Vérifications Techniques)
Nombre de moteurs: 2 (choisis parmi les 3 marqués lors des **ceux marqués aux** Vérifications Techniques)

Number of chassis: 1 (the one marked at Scrutineering)
Number of engines: 2 (selected among the ~~3~~ **the two** marked at Scrutineering)

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

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

* voir Art. 5 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.

* see Art. 5 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.

32) 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, Préfinale et Finale. Les contrevenants seront exclus de cette course.

32) 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, Prefinal and Final. Offenders will be excluded from that race.

FOURNITURE ET LIMITATION DE PNEUMATIQUES DANS L'ÉPREUVE

DISTRIBUTION AND LIMITATION OF TYRES IN THE EVENT

33) Voir Article 5, Règlement de Distribution des Pneumatiques.

33) See Article 5, Regulations for the Distribution of Tyres.

NUMÉROS DE COMPÉTITION ET NOM DU PILOTE

RACING NUMBERS AND NAME OF THE Driver

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

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

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

35) 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.



**CHAMPIONNAT ASIE-PACIFIQUE CIK-FIA DE KF2
CIK-FIA ASIA-PACIFIC KF2 CHAMPIONSHIP**

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

VÉRIFICATIONS SPORTIVES ET TECHNIQUES

37)

A. Pendant les Vérifications Techniques et Sportives préliminaires, qui interviendront aux dates et lieux précisés dans le Règlement Particulier de l'Épreuve, le Pilote et le Concurrent devront tenir disponibles tous les documents et informations exigés.

B. Les Pilotes et Concurrents qui n'auront pas respecté les limites de temps imposées ne seront pas autorisés à participer à l'Épreuve, sauf dérogation accordée par les Commissaires Sportifs dans des circonstances particulières.

C. Il ne pourra être exigé d'un Concurrent, d'un Pilote ou de toute autre personne concernée par un kart, qu'il signe une décharge ou tout autre document qui n'aurait pas été préalablement approuvé par la CIK-FIA.

D. Le Directeur de Course ou le Médecin en chef peut demander à un Pilote de se soumettre à un examen médical à tout moment d'une Épreuve.

E. Aucun kart ne pourra prendre part à une Épreuve tant qu'il n'aura pas été contrôlé par les Commissaires Techniques.

F. Les Commissaires Techniques peuvent à tout moment d'une Épreuve:

a) vérifier la conformité du kart ou de l'équipement du Pilote.

b) exiger qu'un kart soit démonté par le Concurrent pour s'assurer que les conditions d'admission ou de conformité sont pleinement respectées.

c) demander à un Concurrent de leur fournir tel échantillon ou telle pièce qu'ils pourraient juger nécessaires.

G. Tout kart qui, après avoir été approuvé par les Commissaires Techniques, est démonté ou modifié ou réparé de telle manière que cela puisse affecter sa sécurité ou mettre en question sa conformité, ou qui est impliqué dans un accident avec des conséquences similaires, doit être présenté de nouveau aux Commissaires Techniques pour approbation.

H. Le Directeur de Course peut demander que tout kart impliqué dans un accident soit arrêté et contrôlé.

I. Les contrôles et Vérifications Techniques seront effectués par des officiels dûment désignés qui seront responsables de l'organisation des Parcs d'Assistance et/ou du Parc Fermé et qui seront seuls autorisés à donner des instructions aux Concurrents.

J. Les Commissaires Sportifs publieront les résultats pour chaque kart vérifié et, à la demande, les mettront à la

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

SPORTING CHECKS AND SCRUTINEERING

37)

A. *During the initial Scrutineering and Sporting Checks, which will take place on the dates and at the locations specified in the Supplementary Regulations of the Event, each Driver and each Entrant must have all required documents and information available.*

B. *Unless a waiver is granted by the Stewards in particular circumstances, Drivers and Entrants who do not keep to the time limits imposed will not be allowed to take part in the Event.*

C. *An Entrant, a Driver or any other person concerned by a kart may not be required to sign a discharge or any other document which has not previously been approved by the CIK-FIA.*

D. *The Clerk of the Course or the chief Medical Officer may ask a Driver to undergo a medical examination at any time during an Event.*

E. *No kart may participate in an Event unless it has been checked by the Scrutineers.*

F. *At any time during an Event, the Scrutineers may:*

a) *check the eligibility of the kart or of the Driver's equipment.*

b) *require a kart to be dismantled by the Entrant to make sure that the conditions of eligibility and conformity are fully satisfied.*

c) *require an Entrant to supply them with such parts or samples as they may deem necessary.*

G. *Any kart which, after being passed by the Scrutineers, is dismantled or modified in a way that might affect its safety or call into question its eligibility, or which is involved in an accident with similar consequences, must be re-presented for Scrutineering approval.*

H. *The Clerk of the Course may require that any kart involved in an accident be stopped and checked.*

I. *Checks and Scrutineering shall be carried out by duly appointed officials who shall also be responsible for the organisation of the Servicing Parks and/or the Parc Fermé, and who alone are authorised to give instructions to the Entrants.*

J. *The Stewards will publish the findings of the Scrutineers concerning every karts controlled and will place them at*



CHAMPIONNAT ASIE-PACIFIQUE CIK-FIA DE KF2
CIK-FIA ASIA-PACIFIC KF2 CHAMPIONSHIP

disposition des autres Concurrents. Ces résultats ne comprendront pas de données chiffrées particulières sauf en ce qui concerne l'analyse du carburant.

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

L. Chaque Concurrent recevra lors des Vérifications Sportives un «Passeport Technique» pour chacun de ses Pilotes. Tous les autres détails relatifs au matériel complet doivent être inscrits sur ce formulaire avant qu'il ne soit présenté aux Vérifications Techniques. Un «Passeport Technique» incomplet sera refusé.

M. Les numéros de course et les signes publicitaires éventuels devront être en place sur le kart lors de la présentation du matériel aux Vérifications Techniques.

N. Un Pilote ne pourra pas changer son matériel après que celui-ci a été identifié lors des Vérifications Techniques.

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

39) 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 6 4 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 d'Homologation.

A 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 concernée.

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. A 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.

the disposal of other Entrants on request. These findings will not include any specific figures except concerning fuel tests.

K. Submitting a kart to Scrutineering shall be considered as an implicit statement of conformity.

L. At the Sporting Checks, each Entrant will receive an «Technical Passport» for each of his Drivers. All other details relating to the full equipment must be entered on this form before submission to Scrutineering. An incomplete «Technical Passport» will be rejected.

M. Racing numbers and possible advertising signs shall be on the kart when the equipment is submitted to Scrutineering.

N. A Driver shall not be allowed to change his/her equipment after it has been identified at Scrutineering.

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

39) 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 6 4 "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.

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 concerned.

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.



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

Application : **01/01/2007**

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Implementation: **01/01/2007**

VIKING TROPHY CIK-FIA DE KF2 CIK-FIA KF2 VIKING TROPHY

Danemark, Estonie, Finlande, Islande, Lituanie, Lettonie,
Norvège, Russie et Suède.

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

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

30) Le Concurrent doit inscrire une combinaison de châssis
et moteurs pour l'Épreuve. Aucun changement de combi-
naison ne sera accepté après la clôture des inscriptions.

31) Chaque Pilote aura le droit de présenter aux Vérifica-
tions Techniques le matériel suivant:

Nombre de châssis: 1
Nombre de moteurs: ~~3~~ **2**, de même marque
Trains de pneus «slick»: ~~1*~~ **1***, de la marque avec
laquelle le Pilote est inscrit au
Championnat

*** voir Article 6 du Règlement de Distribution des
Pneus**

32) A partir du premier Warm-up, chaque Pilote pourra
disposer du matériel suivant:

Nombre de châssis: 1 (celui marqué lors des
Vérifications Techniques)
Nombre de moteurs: 2 (choisis parmi les 3 marqués –
lors des **ceux marqués aux**
Vérifications Techniques)

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

* voir Art. 4 du Règlement de Distribution des Pneus
Note: les pneus et le carburant stockés au Parc d'Assis-
tance 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 diffé-
rents Pilotes.

Aucun changement du châssis, du moteur ou de l'ensem-
ble 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,
Préfinale et Finale. Les contrevenants seront exclus de
cette course.

FOURNITURE ET LIMITATION DE PNEUMATIQUES DANS L'ÉPREUVE

34) Voir Article 4, Règlement de Distribution des Pneuma-
tiques.

NUMÉROS DE COMPÉTITION ET NOM DU PILOTE

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

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

Denmark, Estonia, Finland, Iceland, Latvia, Lithuania,
Norway, Russia and Sweden.

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

29) The Event is reserved for ~~Intercontinental-A~~ **KF2** karts,
as defined by the Technical Regulations.

30) The Entrant must enter the same chassis and engines
combination for the Event. No change of combination shall
be accepted after the closing of entries.

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

Number of chassis: 1
Number of engines: ~~3~~ **2**, of the same make
Sets of «slick» tyres: ~~1*~~ **1***, of the make with which
the Driver is entered in the
Championship

*** see Article 6 of the Tyre Distribution Regulations**

32) As from the first Warm-up, each Driver may have the
following equipment:

Number of chassis: 1 (the one marked at
Scrutineering)
Number of engines: 2 (selected among the ~~3~~ **the
two** marked at Scrutineering)

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

* see Art. 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 is forbidden between the various Drivers.

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, Prefinal
and Final. Offenders will be excluded from that race.

DISTRIBUTION AND LIMITATION OF TYRES IN THE EVENT

34) See Article 4, Regulations for the Distribution of Tyres.

RACING NUMBERS AND NAME OF THE DRIVER

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

36) 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.



VIKING TROPHY CIK-FIA DE KF2
CIK-FIA KF2 VIKING TROPHY

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

VÉRIFICATIONS SPORTIVES ET TECHNIQUES

38) Voir l'Article 2.10 des Prescriptions Générales.

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

40) 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 6 4 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 d'Homologation.

A 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 concernée.

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. A 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

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

SÉCURITÉ GÉNÉRALE

42) Article 2.14 des Prescriptions Générales.

NOMBRE DE KARTS AUTORISÉS EN PISTE

43) Article 14 des Prescriptions Spécifiques.

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

SPORTING CHECKS AND SCRUTINEERING

38) *See Article 2.10 of the General Prescriptions.*

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

40) *At the Technical Checks 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 6 4 "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.*

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 concerned.

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

41) *Article 2.18 of the General Prescriptions and Article 13 of the Specific Prescriptions.*

GENERAL SAFETY

42) *Article 2.14 of the General Prescriptions.*

NUMBER OF KARTS ALLOWED ON THE TRACK

43) *Article 14 of the Specific Prescriptions.*



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 : **01/01/2007**

Implementation: **01/01/2007**

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

34) 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 de l'ICA **KF3**.

Pour le Championnat :

35) 72 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

36) Les Qualifications et le Championnat sont réservées aux karts Juniors **KF3** (ICA-J), tels que définis par le Règlement Technique.

37) 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 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 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.

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

Nombre de châssis: 1
Nombre de moteurs: 2, de même marque
Trains de pneus «slick»: **1* #2**, de la marque avec laquelle le Pilote est inscrit au Championnat

*** voir Article 6 du Règlement de Distribution des Pneus**

39) A partir du premier Warm-up, chaque Pilote pourra disposer du matériel suivant:

Nombre de châssis: 1 (celui marqué lors des Vérifications Techniques)
Nombre de moteurs: 2 (ceux marqués lors des Vérifications Techniques)
Trains de pneus «slick»: **2 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.

40) Changement de matériel

L'échange des moteurs, des 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, Course 1 et Course 2 ou Pré-Finale et Finale. Les contrevenants seront exclus de l'Épreuve concernée.

34) 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 **KF3** Regulations.

For the Championship:

35) 72 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

36) The Qualifications and the Championship are reserved for Junior **KF3** karts (JICA), as defined in the Technical Regulations.

37) 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 the Qualifications and Championship entry lists. Any change of equipment notified before this must be notified 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.

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

Number of chassis: 1
Number of engines: 2, of the same make
Sets of «slick» tyres: **1* #2**, of the make with which the Driver is entered in the Championship

*** see Article 6 of the Tyre Distribution Regulations**

39) As from the first Warm-up, each Driver may have the following equipment:

Number of chassis: 1 (the one marked at Scrutineering)
Number of engines: 2 (the two marked at Scrutineering)
Sets of «slick» tyres: **2 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.

40) Change of equipment

Changing engines, chassis, the chassis/engine unit and tyres between the various Drivers is forbidden.

No change of the chassis, the engine or of the chassis/engine unit may be carried out during the starting procedure and the start and finish of the Qualifying Practice, Qualifying Heats, Second Chance Heat, Race 1 and Race 2 or Pre-Final and Final. Offenders will be excluded from the Event concerned.



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

FOURNITURE DE PNEUMATIQUES DANS LE CHAMPIONNAT ET LIMITATION DES PNEUMATIQUES DURANT L'ÉPREUVE

41) Voir Règlement de Distribution des Pneumatiques.

NUMÉROS DE COMPÉTITION ET NOM DU PILOTE

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

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

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

VÉRIFICATIONS SPORTIVES ET TECHNIQUES

45) Voir l'Article 2.10 des Prescriptions Générales.

46) Lors des Qualifications, la CIK-FIA vérifiera toutes les licences.

47) 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 6 4 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.

A 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 concernée.

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. A 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.

TYRE SUPPLY IN THE CHAMPIONSHIP AND LIMITATION OF TYRES DURING THE EVENT

41) See the Regulations for the Distribution of Tyres.

RACING NUMBERS AND NAME OF THE DRIVER

42) Racing numbers will comply with the provisions of Article 24 of the Technical Regulations.

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

44) The flag of the Driver's nationality will be that equivalent to the nationality of his licence.

SPORTING CHECKS AND SCRUTINEERING

45) See Article 2.10 of the General Prescriptions.

46) During the Qualifications, the CIK-FIA will check all licences.

47) 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 6 4 "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.

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 concerned.

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.



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 : **01/01/2007**

Implementation: **01/01/2007**

VIKING TROPHY CIK-FIA DE KF3 CIK-FIA KF3 VIKING TROPHY

Danemark, Estonie, Finlande, Islande, Lituanie, Lettonie,
Norvège, Russie et Suède.

Denmark, Estonia, Finland, Iceland, Latvia, Lithuania,
Norway, Russia and Sweden.

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

29) L'Épreuve est réservée aux karts d'Intercontinental-A
Junior ~~de KF3~~, tels que définis par le Règlement Techni-
que.

29) The Event is reserved for Intercontinental-A Junior
KF3 karts, as defined by the Technical Regulations. ◀

30) Le Concurrent doit inscrire une combinaison de châssis
et moteurs pour l'Épreuve. Aucun changement de combi-
naison ne sera accepté après la clôture des inscriptions.

30) The Entrant must enter the same chassis and engines
combination for the Event. No change of combination shall
be accepted after the closing of entries.

31) Chaque Pilote aura le droit de présenter aux Vérifica-
tions Techniques le matériel suivant:

Nombre de châssis: 1
Nombre de moteurs: ~~3~~ **2**, de même marque
Trains de pneus «slick»: ~~1*~~ **1***, de la marque avec
laquelle le Pilote est inscrit au
Championnat

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

Number of chassis: 1
Number of engines: ~~3~~ **2**, of the same make
Sets of «slick» tyres: ~~1*~~ **1***, of the make with which
the Driver is entered in the
Championship

* voir Article 6 du Règlement de Distribution des
Pneus

* see Article 6 of the Tyre Distribution Regulations

32) A partir du premier Warm-up, chaque Pilote pourra
disposer du matériel suivant:

Nombre de châssis: 1 (celui marqué lors des
Vérifications Techniques)
Nombre de moteurs: 2 (choisis parmi les 3 marqués
lors des **ceux marqués aux**
Vérifications Techniques)

32) As from the first Warm-up, each Driver may have the
following equipment:

Number of chassis: 1 (the one marked at
Scrutineering)
Number of engines: 2 (selected among the 3 **the**
two marked at Scrutineering) ◀

Trains de pneus «slick»: ~~1*~~ **1*** *

Trains de pneus «pluie»: 2 *

* voir Art. 4 du Règlement de Distribution des Pneus
Note: les pneus et le carburant stockés au Parc d'Assis-
tance 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.

Sets of «slick» tyres: ~~1*~~ **1*** *

Sets of «wet» tyres: 2 *

* see Art. 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) Changement de matériel

L'échange de moteurs, de châssis, de l'ensemble du
châssis/moteur et des pneus est interdit entre les diffé-
rents Pilotes.

Aucun changement du châssis, du moteur ou de l'ensem-
ble 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,
Préfinale et Finale. Les contrevenants seront exclus de
cette course.

33) Change of equipment

Changing engines, chassis, the chassis/engine unit and
tyres is forbidden between the various Drivers.

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, Prefinal
and Final. Offenders will be excluded from that race.

FOURNITURE ET LIMITATION DE PNEUMATIQUES DANS L'ÉPREUVE

DISTRIBUTION AND LIMITATION OF TYRES IN THE EVENT

34) Voir Article 4, Règlement de Distribution des Pneuma-
tiques.

34) See Article 4, Regulations for the Distribution of Tyres.

NUMÉROS DE COMPÉTITION ET NOM DU PILOTE

RACING NUMBERS AND NAME OF THE DRIVER

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

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

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

36) 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.



**VIKING TROPHY CIK-FIA DE KF3
CIK-FIA KF3 VIKING TROPHY**

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

VÉRIFICATIONS SPORTIVES ET TECHNIQUES

38) Voir l'Article 2.10 des Prescriptions Générales.

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

40) 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 6 4 pneus «slicks» maximum autorisés pour les Essais non-Qualitatifs. Les châssis, moteurs et pneus «slicks» seront marqués. Des codes-barres sur les pneus seront appliqués par les Manufacturiers lors de la vulcanisation des pneus. Le châssis sera identifié par un autocollant à codes-barres et les moteurs seront identifiés par des plombs, fournis et mis en place par les Commissaires Techniques.

A 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 concernée.

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. A 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

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

SÉCURITÉ GÉNÉRALE

42) Article 2.14 des Prescriptions Générales.

NOMBRE DE KARTS AUTORISÉS EN PISTE

43) Article 14 des Prescriptions Spécifiques.

DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

44) L'Épreuve se composera au moins d'Essais non-Qualitatifs, d'Essais Qualitatifs, de Manches Qualificatives, (éventuellement) d'une Manche de Repêchage et d'une premiers seront hissés.

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

SPORTING CHECKS AND SCRUTINEERING

38) See Article 2.10 of the General Prescriptions.

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

40) 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 6 4 "slick" tyres maximum allowed for non-Qualifying Practice, will be marked. The chassis, engines and "slick" tyres will be marked. Bar codes will be applied to the tyres by the tyre Manufacturers at the vulcanisation. The chassis will be identified by a sticker with bar codes and the engines will be identified by seals, to be supplied and applied by the Scrutineers.

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 concerned.

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

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

GENERAL SAFETY

42) Article 2.14 of the General Prescriptions.

NUMBER OF KARTS ALLOWED ON THE TRACK

43) Article 14 of the Specific Prescriptions.

RUNNING OF THE EVENT

44) The Event will comprise Non-Qualifying Practice, Qualifying Practice, Qualifying Heats, (possibly) a Second Chance Heat and a final phase as a minimum.



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 : **01/01/2007**

Implementation: **01/01/2007**

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

Internationale de Degré B (délivrée par leur ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 4.3 de l'Annexe B), ayant marqué des points au Championnat d'Europe d'Intercontinental C de l'année précédente, ayant participé à la Coupe du Monde de Super Intercontinental C de l'année précédente ou ayant participé au Championnat d'Europe de Super Intercontinental C de l'année précédente.

Licence (issued by their ASN affiliated to the FIA, in compliance with Article 4.3 of Appendix B), who scored points in the European Intercontinental C Championship the previous year, participated in the Super Intercontinental C World Cup the previous year or participated in the European Super Intercontinental C Championship the previous year.

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

29) L'Épreuve est réservée aux karts de Super-Intercontinental-C **KZ1**, tels que définis par le Règlement Technique.

29) The Event is reserved for Super-Intercontinental-C **KZ1** karts, as defined by the Technical Regulations.

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 par la CIK-FIA de la liste des inscrits.

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 by the CIK-FIA.

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

Nombre de châssis: 1
Nombre de moteurs: 2, de même marque
Trains de pneus «slick»: 1*^{+/2}, de la marque avec laquelle le Pilote est inscrit au Championnat

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

Number of chassis: 1
Number of engines: 2, of the same make
Sets of «slick» tyres: 1*^{+/2}, of the make with which the Driver is entered in the Championship

*** voir Article 6 du Règlement de Distribution des Pneus**

*** see Article 6 of the Tyre Distribution Regulations**

32) A partir du premier Warm-up, chaque Pilote pourra disposer du matériel suivant :

Nombre de châssis: 1 (celui marqué lors des Vérifications Techniques)
Nombre de moteurs: 2 (les 2 marqués lors des **ceux marqués aux** Vérifications Techniques)
Trains de pneus «slick»: 1^{+/2} + **1** *
Trains de pneus «pluie»: 2 *

32) As from the first Warm-up, each Driver may have the following equipment:

Number of chassis: 1 (the one marked at Scrutineering)
Number of engines: 2 (the 2 engines **the two** marked at Scrutineering)

* voir Art. 4 du Règlement de Distribution des Pneus

Sets of «slick» tyres: 1^{+/2} + **1** *
Sets of «wet» tyres: 2 *

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.

* see Art. 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) 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.

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.

FOURNITURE DE PNEUMATIQUES ET LIMITATION DES PNEUMATIQUES DURANT L'ÉPREUVE

DISTRIBUTION OF TYRES AND LIMITATION OF TYRES DURING THE EVENT

34) Voir Règlement de Distribution des Pneumatiques.

34) See Regulations for the Distribution of Tyres.

NUMÉROS DE COMPÉTITION ET NOM DU PILOTE

RACING NUMBERS AND NAME OF THE DRIVER

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

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



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

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

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

VÉRIFICATIONS SPORTIVES ET TECHNIQUES

38) Voir l'Article 2.10 des Prescriptions Générales.

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

40) 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 6 4 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 d'Homologation.

A 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. A 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

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

SÉCURITÉ GÉNÉRALE

42) Article 2.14 des Prescriptions Générales.

36) 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.

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

SPORTING CHECKS AND SCRUTINEERING

38) See Article 2.10 of the General Prescriptions.

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

40) 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 6 4 "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.

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

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

GENERAL SAFETY

42) Article 2.14 of the General Prescriptions.



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 : **01/01/2007**

Implementation: **01/01/2007**

CHAMPIONNAT D'EUROPE CIK-FIA DE KZ1 CIK-FIA EUROPEAN KZ1 CHAMPIONSHIP

des points au Championnat d'Europe d'Intercontinental C de l'année précédente, ayant participé au Championnat d'Europe de Super Intercontinental C de l'année précédente ou à la Coupe du Monde de Super Intercontinental C de l'année précédente.

points in the European Intercontinental C Championship the previous year, participated in the European Super Intercontinental C Championship of the previous year or in the Super Intercontinental C World Cup of the previous year.

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

33) Les Épreuves sont réservées aux karts d'Intercontinental C, tels que définis par le Règlement Technique.

33) Events are reserved for Intercontinental C karts, as defined by the Technical Regulations.

34) Le Concurrent doit inscrire une combinaison de châssis, moteurs et pneumatiques pour l'ensemble du Championnat. Aucun changement de marques de matériel ne sera autorisé ni après l'officialisation par la CIK-FIA de la liste des inscrits, ni en cours de Championnat.

34) The Entrant must enter the same chassis, engines and tyres combination for the whole Championship. No change of equipment makes will be allowed neither after the entry list has been made official by the CIK-FIA nor during the Championship.

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

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

Nombre de châssis: 1
Nombre de moteurs: 2, de même marque
Trains de pneus «slick»: ~~1*~~^{1*}, de la marque avec laquelle le Pilote est inscrit au Championnat

Number of chassis: 1
Number of engines: 2, of the same make
Sets of «slick» tyres: ~~1*~~^{1*}, of the make with which the Driver is entered in the Championship

*** voir Article 6 du Règlement de Distribution des Pneus**

*** see Article 6 of the Tyre Distribution Regulations**

36) A partir du premier Warm-up, chaque Pilote pourra disposer du matériel suivant :

36) As from the first Warm-up, each Driver may have the following equipment:

Nombre de châssis: 1 (celui marqué lors des Vérifications Techniques)
Nombre de moteurs: 2 (les ~~2~~² marqués lors des **ceux marqués aux** Vérifications Techniques)

Number of chassis: 1 (the one marked at Scrutineering)
Number of engines: 2 (the ~~2~~² engines **the two** marked at Scrutineering)

Trains de pneus «slick»: ~~1*~~^{1*} + **1** *

Sets of «slick» tyres: ~~1*~~^{1*} + **1** *

Trains de pneus «pluie»: 2 *

Sets of «wet» tyres: 2 *

* voir Art. 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.

* see Art. 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.

37) 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, Course 1 et Course 2. Les contrevenants seront exclus de cette course.

37) 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, Race 1 and Race 2. Offenders will be excluded from that race.

FOURNITURE DE PNEUMATIQUES DANS LE CHAMPIONNAT ET LIMITATION DES PNEUMATIQUES DURANT L'ÉPREUVE

DISTRIBUTION OF TYRES IN THE CHAMPIONSHIP AND LIMITATION OF TYRES DURING THE EVENT

38) Voir Règlement de Distribution des Pneumatiques.

38) See Regulations for the Distribution of Tyres.

NUMÉROS DE COMPÉTITION ET NOM DU PILOTE

RACING NUMBERS AND NAME OF THE DRIVER

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

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



**CHAMPIONNAT D'EUROPE CIK-FIA DE KZ1
CIK-FIA EUROPEAN KZ1 CHAMPIONSHIP**

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

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

VÉRIFICATIONS SPORTIVES ET TECHNIQUES

42) Voir l'Article 2.10 des Prescriptions Générales.

43) Lors de la première Épreuve, la CIK-FIA vérifiera toutes les licences.

44) 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 6 4 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 d'Homologation.

A 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 concernée.

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. A 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

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

SÉCURITÉ GÉNÉRALE

46) Article 2.14 des Prescriptions Générales.

40) 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.

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

SPORTING CHECKS AND SCRUTINEERING

42) See Article 2.10 of the General Prescriptions.

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

44) 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 6 4 "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.

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 concerned.

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

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

GENERAL SAFETY

46) Article 2.14 of the General Prescriptions.



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 : **01/01/2007**

Implementation: **01/01/2007**

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

6 premiers du Championnat d'Europe d'Intercontinental C de l'année précédente, les Pilotes ayant participé au Championnat d'Europe de Super Intercontinental C ou à la Coupe du Monde de Super Intercontinental C de l'année précédente.

~~top 6 in the European Intercontinental C Championship of the previous year, the Drivers who participated in the European Super Intercontinental C Championship or in the Super Intercontinental C World Cup of the previous year.~~

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

33) Les Épreuves sont réservées aux karts d'Intercontinental C **de KZ2**, tels que définis par le Règlement Technique.

~~33) Events are reserved for Intercontinental C karts, as defined by the Technical Regulations.~~

34) Le Concurrent doit inscrire une combinaison de châssis, moteurs et pneumatiques pour l'ensemble du Championnat. Aucun changement de marques de matériel ne sera autorisé ni après l'officialisation par la CIK-FIA de la liste des inscrits, ni en cours de Championnat.

~~34) The Entrant must enter the same chassis, engines and tyres combination for the whole Championship. No change of equipment makes will be allowed neither after the entry list has been made official by the CIK-FIA nor during the Championship.~~

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

~~35) Each Driver will be entitled to submit to Scrutineering the following equipment:~~

Nombre de châssis: 1
Nombre de moteurs: 2, de même marque
Trains de pneus «slick»: **1* ^{+/2}**, de la marque avec laquelle le Pilote est inscrit au Championnat

~~Number of chassis: 1
Number of engines: 2, of the same make
Sets of «slick» tyres: **1* ^{+/2}**, of the make with which the Driver is entered in the Championship~~

*** voir Article 6 du Règlement de Distribution des Pneus**

~~*** see Article 6 of the Tyre Distribution Regulations**~~

36) A partir du premier Warm-up, chaque Pilote pourra disposer du matériel suivant:

~~36) As from the first Warm-up, each Driver may have the following equipment:~~

Nombre de châssis: 1 (celui marqué lors des Vérifications Techniques)
Nombre de moteurs: 2 (les 2 **marqués aux** Vérifications Techniques)
Trains de pneus «slick»: **1^{+/2} + 1 ***
Trains de pneus «pluie»: 2 *

~~Number of chassis: 1 (the one marked at Scrutineering)
Number of engines: 2 (~~the 2 engines~~ **the two** marked at Scrutineering)~~

* voir Art. 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.

~~Sets of «slick» tyres: **1^{+/2} + 1 ***
Sets of «wet» tyres: 2 *~~
~~* see Art. 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.~~

37) 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, Répêchage, Course 1 et Course 2. Les contrevenants seront exclus de l'Épreuve concernée.

~~37) 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, Race 1 and Race 2. Offenders will be excluded from the Event concerned.~~

FOURNITURE DE PNEUMATIQUES DANS LE CHAMPIONNAT ET LIMITATION DES PNEUMATIQUES DURANT L'ÉPREUVE

DISTRIBUTION OF TYRES IN THE CHAMPIONSHIP AND LIMITATION OF TYRES DURING THE EVENT

38) Voir Règlement de Distribution des Pneumatiques.

~~38) See Regulations for the Distribution of Tyres.~~

NUMÉROS DE COMPÉTITION ET NOM DU PILOTE

RACING NUMBERS AND NAME OF THE DRIVER

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

~~39) Racing numbers shall comply with the provisions of Article 24 of the Technical Regulations.~~



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

40) Le nom du Pilote doit être inscrit sur chaque carrosserie latérale et être facilement lisible, conformément à l'Article 24 du Règlement Technique.
41) Le drapeau de la nationalité du Pilote sera celui équivalant à la nationalité de sa licence.

VÉRIFICATIONS SPORTIVES ET TECHNIQUES

42) Voir l'Article 2.10 des Prescriptions Générales.

43) Lors de la première Épreuve, la CIK-FIA vérifiera toutes les licences.

44) 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 carter et cylindre), ainsi que des 6 4 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 d'Homologation.

A 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 concernée.

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. A 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

45) Article 2.18 des Prescriptions Générales et Article 14 des Prescriptions Spécifiques.

SÉCURITÉ GÉNÉRALE

46) Article 2.14 des Prescriptions Générales.

40) 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.

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

SPORTING CHECKS AND SCRUTINEERING

42) See Article 2.10 of the General Prescriptions.

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

44) 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 6 4 "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.

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 concerned.

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

45) Article 2.18 of the General Prescriptions and Article 14 of the Specific Prescriptions.

GENERAL SAFETY

46) Article 2.14 of the General Prescriptions.