



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Application : **01/01/2008**

Implementation: **01/01/2008**

PRESCRIPTIONS SPECIFIQUES SPECIFIC PRESCRIPTIONS

20 - Réclamations et Appels

Les réclamations ne peuvent être présentées que par le Concurrent. Elles devront être remises sous forme écrite au Directeur de Course ou à son adjoint dans les 10 minutes qui suivent l'affichage des résultats des Essais Qualificatifs et Manches Qualificatives (Repêchage y compris) et dans les 30 minutes qui suivent l'affichage du classement des Courses de la phase finale. Elles seront accompagnées de la caution prévue par l'ASN **la CIK-FIA, s'élevant à 850 euros ou équivalent** telle qu'indiquée dans le Règlement Particulier. La caution peut être payée dans la monnaie de l'ASN organisatrice ou une des monnaies suivantes: francs suisses, dollars américains et euros. À défaut du Directeur de Course ou du Directeur adjoint, elles doivent être présentées à un Commissaire Sportif de l'Épreuve.

La caution sera remboursée si la réclamation est jugée fondée. Le jugement rendu par les Commissaires Sportifs, conformément aux Articles 171 à 179 du Code, pourra faire l'objet d'un appel en vertu des dispositions du Code (Chapitre XIII).

Dans le cadre du Championnat du Monde de Karting de la CIK-FIA, le montant de caution d'appel est de 6 000 euros.

21 - Amendes

Une amende peut être infligée à tout Concurrent, Conducteur, assistant ou Organisateur qui ne respectera pas les prescriptions des officiels de l'Épreuve. Une amende peut être infligée par la CIK-FIA, sur décision collégiale des Commissaires Sportifs de l'Épreuve.

Toutes les amendes doivent être payées à la CIK-FIA dans un délai de 48 heures après avoir été infligées. Toutefois, les amendes jusqu'à 700 Euros devront être payées immédiatement.

22- Pénalités

Dans les Championnats de la CIK-FIA se déroulant sur plusieurs épreuves ou sur une épreuve précédée de sélections, les Commissaires Sportifs d'une épreuve auront la possibilité de tenir compte des pénalités infligées aux Pilotes lors des épreuves précédentes du même Championnat.

Dès le lendemain de l'épreuve, le Président du Collège des Commissaires Sportifs de chaque épreuve communiquera au Secrétariat de la CIK-FIA la liste des pénalités infligées par le Collège. Le Secrétariat de la CIK-FIA portera cette liste à la connaissance du Président du Collège de l'épreuve suivante.

20 - Protests and Appeals

The right to protest lies only with Entrants. They must be presented in writing to the Clerk of the Course or to his deputy within 10 minutes after the posting of the results of the Qualifying Practice and Qualifying Heats (including the Second Chance Heat), and within 30 minutes after the posting of the classification of the races of the final phase. They shall be accompanied by the fee provided for by the **CIK-FIA, amounting to 850 euros or equivalent** ASN as indicated in the Supplementary Regulations. The deposit may be paid in the currency of the organising ASN or in one of the following currencies: Swiss francs, American dollars and Euros.

In the absence of the Clerk of the Course or of his deputy, they shall be addressed to the Stewards of the Event or to one of them.

The deposit will be refunded if the protest is judged founded. It will be possible to appeal against the Stewards' judgement, pursuant to Articles 171 to 179 of the Code, in accordance with the provisions laid down in the Code (Chapter XIII).

For the CIK-FIA Karting World Championship, the amount of the appeal deposit is 6,000 euros.

21 - Fines

A fine may be inflicted on any Entrant, Driver, assistant or Organiser who does not respect the prescriptions of the officials of the Event. A fine may be inflicted by the CIK-FIA, on decision of the Panel of Stewards of the Event.

All fines must be paid to the CIK-FIA within 48 hours after their imposition. However, fines of 700 Euros or less must be paid immediately.

22- Penalties

In the CIK-FIA Championships held over several events or consisting in one event preceded by selections, the Stewards of an event will have the possibility of taking into account any penalties inflicted on Drivers during previous events of the same Championship.

On the day after the event, the Chairman of the Panel of Stewards of each event will forward to the Secretariat of the CIK-FIA the list of penalties inflicted by the Panel. The Secretariat of the CIK-FIA will bring this list to the attention of the Chairman of the Panel of the following event.



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

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

Application : **01/01/2008**

Implementation: **01/01/2008**

PRESCRIPTIONS GENERALES GENERAL PRESCRIPTIONS

2.19 - Grille de départ

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

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

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

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

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

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

ii) Dans les catégories dont les moteurs sont équipés d'un démarreur embarqué, les Mécaniciens seront tenus de quitter la Pré-grille trois minutes avant l'heure prévue pour le départ de la Course. **Tout Pilote qui ne pourrait démarrer de la Pré-grille après la présentation du drapeau vert et qui demanderait l'intervention d'un Mécanicien ne sera autorisé à quitter la Pré-grille que sur ordre d'un Commissaire de piste et prendra le départ à l'arrière de la formation.** En cas de conditions climatiques changeantes, les deux châssis devront être prêts à l'emploi et montés dans deux configurations différentes, l'une de type «sec» (châssis principal), l'autre de type «pluie» (châssis de réserve). Pour être autorisés, les deux châssis devront avoir été introduits en Parc d'Assistance «Départ» avant la fermeture de ce dernier; aucun délai supplémentaire ne sera alloué à un Pilote n'ayant pas respecté cette consigne. L'utilisation du châssis de réserve (en configuration «pluie») ne sera autorisée qu'en cas de course déclarée «WET RACE» et sous réserve d'avoir été introduit en Parc d'Assistance «Départ». Chaque Pilote sélectionnera l'un des deux châssis pour l'apporter en Pré-

2.19 - Starting grid

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

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

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

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

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

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

ii) In the categories where engines are equipped with an on-board starter, the Mechanics will have to clear the Assembly Area three minutes before the time scheduled for the start of the Race. **If a Driver is unable to start from the Assembly Area after the display of the green flag and if he requests the intervention of a Mechanic, he will be authorised to leave the Assembly Area only on the orders of a Marshal and he will take the start from the back of the formation.** In case of changing weather conditions, the two chassis must be ready for use and set up in two different configurations, one of the "dry weather" type (the main chassis), the other of the "wet weather" type (the reserve chassis). In order to be authorised, the two chassis must be placed in the "Start" Servicing Park before it closes; no additional time will be allowed to a Driver who has not respected these instructions. The use of the reserve chassis (in «rain» configuration) will only be authorised if the race is declared «WET RACE» and subject to the chassis having been introduced in the "Start" Servicing Park. Each Driver will select one of the two chassis to take it to the Assembly

**PRESCRIPTIONS GENERALES
GENERAL PRESCRIPTIONS**

grille et ce choix sera définitif.

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

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

H. Mise en grille sur la piste:

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

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

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

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

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

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

10 minutes,
5 minutes,
3 minutes,

Area and this choice will be final.

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

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

H. Starting grid procedure on the track:

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

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

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

4) 13 minutes before the starting time for the formation lap, an audible warning will be sounded, announcing that the exit from the "Start" Servicing Park Servicing will close 1 minutes later.

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

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

*10 minutes,
5 minutes,
3 minutes,*



PRESCRIPTIONS GENERALES
GENERAL PRESCRIPTIONS

1 minute,
30 secondes.

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

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

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

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

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

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

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

10) La seule variation permise dans cette procédure de départ interviendra en cas de présentation sur la Ligne du panneau «START DELAYED», qui impliquera une prolongation de la procédure de 5 minutes. Dans ce cas, les Concurrents auront la possibilité de changer de kart. La procédure de départ recommencera à partir du point 5 minutes, afin de permettre le changement de kart. Les Mécaniciens auront alors la possibilité d'apporter sur la grille le kart de substitution, posé sur un chariot, pourront procéder au changement de kart et retourneront aussitôt au Parc d'Assistance «Départ» avec le kart non retenu pour la course. Tout Pilote ne disposant pas (ou plus) d'un kart de réserve devra retourner en Parc d'Assistance «Départ» pour effectuer les interventions mécaniques néces-

1 minute,
30 seconds.

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

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

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

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

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

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

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

10) The only variation in the above start procedure will take place when the "START DELAYED" board is shown on the Line, which will entail lengthening the procedure by 5 minutes. In this case, the Competitors will have the possibility of changing karts. The starting procedure will begin again at the 5-minute signal, in order to allow the karts to be changed. The Mechanics will then have the possibility of bringing to the grid the substitution karts placed on trolleys, will be allowed to proceed to the change of karts and will have to return directly to the «Start» Servicing Park with the karts which were not selected for the race. Any Driver who does not dispose (or no longer disposes) of a reserve kart shall return to the «Start» Servicing Park in order to carry out the necessary mechanical interventions;



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Application : **01/01/2008**

Implementation: **01/01/2008**

PRESCRIPTIONS GENERALES GENERAL PRESCRIPTIONS

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

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

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

S'il n'est pas satisfait de la procédure, il allumera le feu orange, lequel signifiera qu'un Tour de Formation supplémentaire devra être effectué.

Si un Pilote ne démarre pas, il est dans l'obligation de rester dans son kart et de le signaler en levant le bras.

Dans ce cas, un Tour de Formation supplémentaire pourra être accordé; le ou les Pilotes qui n'auront pas démarré, ne pourront sortir de leur kart et repartir que par leurs propres moyens après que tout le plateau les aura dépassés. Ils ne seront pas autorisés à reprendre leur place dans la formation et prendront le départ à l'arrière de celle-ci. Les places restées vacantes ne pourront pas être occupées par les autres Pilotes.

Pendant le(s) Tour(s) de Formation, il est interdit d'effectuer des simulations de départ.

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

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

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

Standing starts for karts with gearboxes (short Circuits)

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

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

If he is not satisfied with the procedure, he will switch on the orange light, which means that an extra Formation Lap must be covered.

If a Driver is unable to start, he must remain in his kart and notify this situation by raising his arm.

In this case, an additional Formation Lap may be granted; any Drivers who have been unable to start will be allowed to get out of their karts and restart only by their own means and once the whole field has passed them. They will not be authorised to regain their original position in the formation and will take the start from the back of it. No other Drivers will be allowed to occupy the places which have remained vacant.

During the Formation Lap(s), it is forbidden to practise start simulations.

Rolling starts for karts with gearboxes (long Circuits)

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

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



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

**DECISIONS OF THE WMSC
ON PROPOSALS OF THE CIK**

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

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

Application : **01/01/2008**

Implementation: **01/01/2008**

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

Pour le Championnat:

34) 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

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

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

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

- Nombre de châssis: ± **2**, de même marque
- Nombre de moteurs: 2, de même marque
- Trains de pneus «slick»: ± **2***, de la marque prescrite pour le Championnat

* voir Article 6 du Règlement de Distribution des Pneus

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

38) A partir du premier Warm-up **des Essais Qualificatifs**, chaque Pilote pourra disposer du matériel suivant:

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

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

39) 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 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.

For the Championship:

34) 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

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

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

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

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

* see Article 6 of the Tyre Distribution Regulations

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

38) As from the first Warm-up **Qualifying Practice**, each Driver may have the following equipment:

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

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

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



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

39) 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, une pénalité de [3 points multipliés par le nombre de Manches Qualificatives prévues par Pilote] sera appliquée au classement de la Manche Qualificative suivante.

Si le changement de châssis est demandé avant le Repêchage, la Pré-Finale ou la Finale, une pénalité de 5 secondes sera appliquée au temps de la course pour laquelle le changement a été demandé.

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 de la Manche ou de la course concernée.

b) en cas de conditions climatiques changeantes, chacun des deux châssis devra être prêt à l'emploi et monté dans deux configurations différentes, l'une de type «sec» (châssis principal), l'autre de type «pluie» (châssis de réserve). Les deux châssis devront être introduits en Parc d'Assistance «Départ». Aucun délai supplémentaire ne sera alloué à un Pilote n'ayant pas respecté cette consigne. L'utilisation du châssis de réserve (en configuration «pluie») ne sera autorisée qu'en cas de course déclarée «WET RACE»; seul le châssis sélectionné par le Pilote pourra être amené en Pré-grille ou en grille et ce choix sera définitif.

La substitution du châssis sélectionné ne sera autorisée que sur décision du Directeur d'Épreuve, en cas de «START DELAYED». Tout Pilote ne disposant pas (ou plus) d'un kart de réserve devra retourner en Parc d'Assistance «Départ» pour effectuer les interventions mécaniques nécessaires et sera invité à s'élancer de la Pré-grille lorsque tous les autres karts auront quitté la Pré-grille ou la grille pour démarrer leur tour de formation et restera obligatoirement à l'arrière de la formation.

Gestion des deux châssis

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

La substitution du châssis sélectionné ne sera auto-

39) 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, a penalty of [3 points multiplied by the number of Qualifying Heats scheduled for each Driver] will be added in the classification of the following Qualifying Heat.

If the change of chassis is requested before the Second Chance Heat, the Pre-Final or the Final, a penalty of 5 seconds will be added to the Driver's racing time in the race for which the change has been requested.

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 the Heat or Race concerned.

b) in case of changing weather conditions, each of the two chassis must be ready for use and set up in two different configurations, one of the "dry-weather" type (the main chassis), the other of the "wet-weather" type (the reserve chassis). The two chassis must be placed in the "Start" Servicing Park. No additional time will be allowed to a Driver who has not respected these instructions. The use of the reserve chassis (in «rain» configuration) will only be authorised if the race is declared «WET RACE»; only the chassis selected by the driver may be taken to the Assembly Area or to the grid and this choice will be final.

The substitution of the selected chassis will be authorised only by decision of the Race Director, in the event that "START DELAYED" is announced. Any Driver who does not dispose (or no longer disposes) of a reserve kart shall return to the «Start» Servicing Park in order to carry out the necessary mechanical interventions; he will be invited to leave the Assembly Area only once all the other karts have left the Assembly Area or the Grid to start their formation lap, and he will have to stay at the back of the formation.

Management of the two chassis

The choice of the chassis (from among the two chassis marked at Scrutineering) to be used for the Qualifying Practice and Heats and races of the final phase is left to the discretion of the Driver. However, in case of changing weather conditions, each of the two chassis must be ready for use and set up in two different configurations, one of the "dry-weather" type, the other of the "wet-weather" type. The two chassis must be placed in the "Start" Servicing Park. No additional time will be allowed to a Driver who has not respected these instructions. Only the chassis selected by the driver may be taken to the Assembly Area or to the grid and this choice will be final.

The substitution of the selected chassis will be



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

risée que sur décision du Directeur d'Épreuve, en cas de «START DELAYED». Tout Pilote ne disposant pas (ou plus) d'un kart de réserve devra retourner en Parc d'Assistance «Départ» pour effectuer les interventions mécaniques nécessaires et sera invité à s'élaner de la Pré-grille lorsque tous les autres karts auront quitté la Pré-grille ou la grille pour démarrer leur tour de formation et restera obligatoirement à l'arrière de la formation.

authorised only by decision of the Race Director, in the event that "START DELAYED" is announced. Any Driver who does not dispose (or no longer disposes) of a reserve kart shall return to the «Start» Servicing Park in order to carry out the necessary mechanical interventions; he will be invited to leave the Assembly Area only once all the other karts have left the Assembly Area or the Grid to start their formation lap, and he will have to stay at the back of the formation.

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

40) Voir Règlement de Distribution des Pneumatiques.

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

40) See the Regulations for the Distribution of Tyres.

NUMÉROS DE COMPÉTITION ET NOM DU PILOTE

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

RACING NUMBERS AND NAME OF THE DRIVER

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

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

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

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

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

VÉRIFICATIONS SPORTIVES ET TECHNIQUES

SPORTING CHECKS AND SCRUTINEERING

44) Voir l'Article 2.10 des Prescriptions Générales.

44) See Article 2.10 of the General Prescriptions.

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

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

46) 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 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.

46) 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 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.

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.

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.



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Application : **01/01/2008**

Implementation: **01/01/2008**

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

28) Chaque Concurrent engageant 2 Pilotes ou plus peut inscrire une Equipe à la Coupe du Monde CIK-FIA de Karting par Equipes. S'il engage plus de 2 Pilotes, il devra nommer les 2 Pilotes habilités à marquer des points à la Coupe, au moyen du formulaire d'engagement spécifique disponible sur www.cikfia.com, accompagné des droits d'engagement à l'ordre de la FIA et envoyé au plus tard le 14 août. Après officialisation de la liste des Equipes engagées, aucun changement de Pilote(s) nominé(s) ne sera accepté.

PILOTES ADMIS

29) Les Pilotes s'engageant à l'Épreuve doivent être titulaires d'une Licence CIK-FIA Internationale de Degré A, délivrée par leur ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 4.4 de l'Annexe B.

30) Pilotes remplissant les conditions suivantes, selon l'ordre de priorité qui suit:

- a] ayant participé à toutes les Épreuves du Championnat d'Europe CIK-FIA 2007 **2008** de KF1;
- b] ayant participé au Championnat du Monde de Karting de la CIK-FIA 2006 **ou 2007**;
- c] ayant participé à la Coupe du Monde CIK-FIA 2007 **2008** de KF1;
- d] ayant participé à toutes les Épreuves du Championnat d'Europe CIK-FIA 2007 **2008** de KZ1;
- e] ayant participé au Championnat Panaméricain CIK-FIA 2007 **2008**;
- f] ayant participé au Championnat d'Asie-Pacifique CIK-FIA 2007 **2008** de KF2;
- g] ayant participé à au moins deux Épreuves du Championnat d'Europe CIK-FIA 2007 **2008** de KF1;
- h] ayant participé à au moins une Épreuve du Championnat d'Europe CIK-FIA 2007 **2008** de KF1.
- i] ayant participé à la Coupe du Monde CIK-FIA 2006 **2007** de Super-ICC **KZ1**.
- j] ayant participé à la Coupe du Monde CIK-FIA 2006 **2007** d'ICA **de KF2**.
- k] ayant obtenu une des cinq «Wild Cards» attribuées par la CIK-FIA à des Pilotes ne remplissant aucun des critères mentionnés ci-dessus. Les demandes de «Wild Cards» devront être présentées à la CIK-FIA par l'ASN du Pilote candidat, au plus tard 30 jours avant la date de clôture des inscriptions, accompagnées d'un dossier présentant le palmarès détaillé du Pilote candidat. Les décisions de la CIK-FIA d'attribuer ces «Wild Cards» seront communiquées au plus tard 21 jours avant la date de clôture des inscriptions et seront sans appel.**

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

31) L'Épreuve est réservée aux karts de KF1, 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 (publication) par la CIK-FIA de la liste des inscrits.

28) Every Entrant who enters 2 Drivers or more may enter one Team in the CIK-FIA Karting Team World Cup. If an Entrant enters more than 2 Drivers, he shall appoint the 2 Drivers entitled to score Cup points by filling in the specific entry form available on www.cikfia.com, accompanied by the entry fee to the order of the FIA, to be sent by 14 August. Once the list of entered Teams has been made official, no change of appointed Driver(s) will be accepted.

ELIGIBLE DRIVERS

29) Drivers entering the Event must be holders of a CIK-FIA Grade A International Licence, issued by their ASN affiliated the FIA, in compliance with Article 4.4 of Appendix B.

30) Drivers meeting the following requirements, according to the following priority order:

- a] having participated in all the 2007 **2008** CIK-FIA European KF1 Championship Events;
- b] having participated in the 2006 **or 2007** CIK-FIA Karting World Championship;
- c] having participated in 2007 **2008** CIK-FIA KF1 World Cup;
- d] having participated in all the 2007 **2008** CIK-FIA European KZ1 Championship Events;
- e] having participated in the 2007 **2008** Panamerican Championship;
- f] having participated in the 2007 **2008** CIK-FIA Asia-Pacific KF2 Championship;
- g] having participated in at least two Events of the 2007 **2008** CIK-FIA European KF1 Championship;
- h] having participated in at least one Event of the 2007 **2008** CIK-FIA European KF1 Championship.
- i] having participated in 2006 **2007** CIK-FIA Super-ICC World Cup **for KZ1**.
- j] having participated in the 2006 **2007** CIK-FIA World Cup for ICA **KF2**.
- k] having obtained one of the five «Wild Cards» granted by the CIK-FIA to Drivers who do not meet any of the above criteria. Applications for «Wild Cards» must be submitted to the CIK-FIA by the candidate Driver's ASN with a dossier presenting his detailed list of results, at the latest 30 days before the date for the closing of entries. The «Wild Cards» granted by the CIK-FIA will be communicated at the latest 21 days before the closing date of entries; they shall be without appeal.**

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

31) The Event is reserved for KF1 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 (published) by the CIK-FIA.



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

33) Chaque Pilote aura le droit de présenter aux Vérifications Techniques le matériel suivant:
Nombre de châssis: 2, de même marque
Nombre de moteurs: 2, de même marque
Trains de pneus «slick»: ± 2, de la marque avec laquelle le Pilote est inscrit au Championnat

* voir Article 6 du Règlement de Distribution des Pneus

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

34) A partir du premier Warm-up **des Essais Qualificatifs**, chaque Pilote pourra disposer du matériel suivant:
Nombre de châssis: ± 2 (choisi parmi les 2 marqués aux Vérifications Techniques)
Nombre de moteurs: 2 (les 2 marqués aux Vérifications Techniques)

Trains de pneus «slick»: 1 + 1*

Trains de pneus «pluie»: 2 *

* voir 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) **Gestion des deux châssis** 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, une pénalité de [3 points multipliés par le nombre de Manches Qualificatives prévues par Pilote] sera appliquée au classement de la Manche Qualificative suivante.

Si le changement de châssis est demandé avant le Repêchage, la Pré-Finale ou la Finale, une pénalité de 5 secondes sera appliquée au temps de la course pour laquelle le changement a été demandé.

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 de la Manche ou de la course concernée.

b) **Le choix du châssis (parmi les deux marqués aux**

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

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

* see Article 6 of the Tyre Distribution Regulations

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

34) As from the first Warm-up **Qualifying Practice**, each Driver may have the following equipment:

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

Sets of «slick» tyres: 1 + 1 *

Sets of «wet» tyres: 2 *

* see 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) **Management of the two chassis** 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, a penalty of [3 points multiplied by the number of Qualifying Heats scheduled for each Driver] will be added in the classification of the following Qualifying Heat.

If the change of chassis is requested before the Second Chance Heat, the Pre-Final or the Final, a penalty of 5 seconds will be added to the Driver's racing time in the race for which the change has been requested.

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 the Heat or Race concerned.

b) **The choice of the chassis (from among the two**



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

Vérifications Techniques) pour les Essais et Manches Qualificatifs et Courses de la phase finale est laissé à l'appréciation du Pilote. Cependant, en cas de conditions climatiques changeantes, chacun des deux châssis devra être prêt à l'emploi et monté dans deux configurations différentes, l'une de type «sec» (châssis principal), l'autre de type «pluie» (châssis de réserve). Les deux châssis devront être introduits en Parc d'Assistance «Départ». Aucun délai supplémentaire ne sera alloué à un Pilote n'ayant pas respecté cette consigne. L'utilisation du châssis de réserve (en configuration «pluie») ne sera autorisée qu'en cas de course déclarée «WET RACE»; Seul le châssis sélectionné par le Pilote pourra être amené en Pré-grille ou en grille et ce choix sera définitif.

La substitution du châssis sélectionné ne sera autorisée que sur décision du Directeur d'Épreuve, en cas de «START DELAYED». Tout Pilote ne disposant pas (ou plus) d'un kart de réserve devra retourner en Parc d'Assistance «Départ» pour effectuer les interventions mécaniques nécessaires et sera invité à s'élaner de la Pré-grille lorsque tous les autres karts auront quitté la Pré-grille ou la grille pour démarrer leur tour de formation et restera obligatoirement à l'arrière de la formation.

FOURNITURE DE PNEUMATIQUES ET LIMITATION DES PNEUMATIQUES DURANT L'ÉPREUVE

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.

39) Le nom du Pilote doit être inscrit sur chaque carrosserie latérale et être facilement lisible, conformément à 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.

40) Le drapeau de la nationalité du Pilote sera celui équivalant 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 ~~4-8~~ «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

chassis marked at Scrutineering) to be used for the Qualifying Practice and Heats and races of the final phase is left to the discretion of the Driver. However, in case of changing weather conditions, each of the two chassis must be ready for use and set up in two different configurations, one of the "dry-weather" type (the main chassis), the other of the "wet-weather" type (the reserve chassis). The two chassis must be placed in the "Start" Servicing Park. No additional time will be allowed to a Driver who has not respected these instructions. The use of the reserve chassis (in «rain» configuration) will only be authorised if the race is declared «WET RACE»; Only the chassis selected by the driver may be taken to the Assembly Area or to the grid and this choice will be final.

The substitution of the selected chassis will be authorised only by decision of the Race Director, in the event that "START DELAYED" is announced. Any Driver who does not dispose (or no longer disposes) of a reserve kart shall return to the «Start» Servicing Park in order to carry out the necessary mechanical interventions; he will be invited to leave the Assembly Area only once all the other karts have left the Assembly Area or the Grid to start their formation lap, and he will have to stay at the back of the formation.

DISTRIBUTION OF TYRES AND LIMITATION OF TYRES DURING THE EVENT

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.

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. It must also appear in large letters embroidered on his overalls, at the top of his back and on each of his legs.

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 ~~4-8~~ "slick" tyres maximum allowed for non-Qualifying Practice, will be marked. The chassis, engines and "slick" tyres will be marked by means of bar codes. The bar codes will be applied to the tyres by the tyre Manufacturers at the vulcanisation. The chassis and engines will be identified



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Application : **01/01/2008**

Implementation: **01/01/2008**

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

2.21 des Prescriptions Générales sans pouvoir repartir et si moins de 75% de la distance prévue ont été couverts, le titre de Pilote Vainqueur de la Coupe du Monde CIK-FIA de KF2 ne sera pas attribué.

DÉLÉGUÉS CIK-FIA

20) Article 7 des Prescriptions Spécifiques.

OFFICIELS

21) Article 8 des Prescriptions Spécifiques.

CANDIDATURES DES CONCURRENTS

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

23) Les candidatures de participation à l'Épreuve devront être soumises par les Concurrents à la CIK-FIA au plus tard le 14 août au moyen du formulaire d'engagement disponible sur www.cikfia.com et doivent être accompagnées des copies de licences et droits d'engagement à l'ordre de la FIA.

24) Toutes les candidatures seront étudiées par la CIK-FIA, qui publiera la liste des karts et des Pilotes acceptés, avec leurs numéros de compétition, au plus tard 15 jours après la date de clôture des engagements.

25) Les candidatures devront comprendre:

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

b) les nom, coordonnées et détails du Pilote.

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

PILOTES ADMIS

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

28) Pilotes remplissant en outre les conditions suivantes:
a] classés parmi les 34 premiers de la Coupe du Monde CIK-FIA 2007 de KF2;

a b] classés parmi les 34 premiers du Championnat d'Europe CIK-FIA 2006 d'Intercontinental A ou du Championnat d'Europe CIK-FIA 2007 **ou 2008** de KF2;

b c] classés parmi les 34 premiers du Championnat d'Asie-Pacifique CIK-FIA 2006 d'Intercontinental A ou du Championnat d'Asie-Pacifique CIK-FIA 2007 **ou 2008** de KF2;

e d] classés parmi les 15 premiers du Viking Trophy CIK-

General Prescriptions and cannot be restarted, and if less than 75% of the scheduled distance have been covered, the title of Winner of the CIK-FIA World Cup for KF2 will not be awarded.

CIK-FIA DELEGATES

20) Article 7 of the Specific Prescriptions.

OFFICIALS

21) Article 8 of the Specific Prescriptions.

ENTRANTS' APPLICATIONS

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

23) Applications to participate in the Event must be submitted by Entrants to the CIK-FIA by 14 August at the latest by means of the entry form available on www.cikfia.com and must be accompanied by the copies of the licences and entry fees to the order of the FIA.

24) All applications will be studied by the CIK-FIA, which will publish the list of karts and Drivers accepted, with their racing numbers, at the latest 15 days after the closing date of entries.

25) Applications shall include:

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

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

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

ELIGIBLE DRIVERS

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

28) Drivers meeting the additional conditions below:
a] classified in the top 34 of the 2007 CIK-FIA World Cup for KF2;

a b] classified in the top 34 of the 2006 CIK-FIA European Intercontinental A Championship or the 2007 **or 2008** CIK-FIA European KF2 Championship;

b c] classified in the top 34 of the 2006 CIK-FIA Asia-Pacific Intercontinental A Championship or the 2007 **or 2008** CIK-FIA Asia-Pacific KF2 Championship;

e d] classified in the top 15 of the 2007 **2008** CIK-FIA



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

FIA 2007 **2008** de KF2;
d **g**] classés parmi les finalistes du Championnat panaméricain CIK-FIA 2006 **2007** ou 2007 **2008** d'ICC-Sudam;

e **f**] classés parmi les 5 premiers d'une épreuve de Qualification au Championnat d'Europe CIK-FIA 2007 **2008** de KF2;

f **g**] classés parmi les 3 premiers d'un Championnat de Zone 2006 ou 2007 **2007 ou 2008** (selon le choix et le calendrier de la Zone concernée) d'Intercontinental A ou de KF2 reconnu par la CIK-FIA;

g **h**] classés parmi les 3 **5** premiers d'un Championnat national 2006 ou 2007 **2007 ou 2008** (selon le choix et le calendrier de l'ASN concernée) d'Intercontinental A ou de KF2 organisé par une ASN affiliée à la FIA **et conforme à l'Article 18 du CSI.**

h **i**] ayant marqué au moins un point au Championnat d'Europe CIK-FIA 2006 **2007** d'Intercontinental-C **de KZ2.**

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

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

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

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

Nombre de châssis: 2
Nombre de moteurs: 2, de même marque
Trains de pneus «slick»: ± **2***, de la marque prescrite pour l'Épreuve.

* voir Article 6 du Règlement de Distribution des Pneus

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

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

Nombre de châssis: ± **2** (choisi parmi les 2 marqués lors des Vérifications Techniques)

Nombre de moteurs: 2 (ceux marqués aux Vérifications Techniques)

Trains de pneus «slick»: 1 + 1 *

Trains de pneus «pluie»: 2 *

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

33) Changement de matériel
L'échange de moteurs, de châssis, de l'ensemble du châssis/moteur et des pneus est interdit entre les diffé-

Viking Trophy for KF2;
d **g**] classified among the finalists of the 2006 **2007** or 2007 **2008** CIK-FIA Panamerican ICC-Sudam Championship;

e **f**] classified in the top 5 of a Qualifying event for the 2007 **2008** CIK-FIA European KF2 Championship;

f **g**] classified in the top 3 in either 2006 or 2007 **2007 or 2008** of an Intercontinental A or KF2 Zone Championship recognised by the CIK-FIA (in accordance with the choice and the calendar of the Zone concerned);

g **h**] classified in the top 3 **5** in either 2006 or 2007 **2007 or 2008** of an Intercontinental A or KF2 national Championship organised by an ASN affiliated to the FIA (in accordance with the choice and the calendar of the ASN concerned) **and in accordance with Article 18 of the ISC.**

h **i**] who scored at least one point in the 2006 **2007** CIK-FIA European Intercontinental-C **KZ2** Championship.

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

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

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

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

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

* see Article 6 of the Tyre Distribution Regulations

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

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

Number of chassis: ± **2** (selected among the 2 marked at Scrutineering)

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

Sets of «slick» tyres: 1 + 1 *

Sets of «wet» tyres: 2 *

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

33) Change of equipment
Changing engines, chassis, the chassis/engine unit and tyres between the various Drivers is forbidden.



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

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

**DECISIONS OF THE WMSC
ON PROPOSALS OF THE CIK**

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

Application : **01/01/2008**

Implementation: **01/01/2008**

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

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

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

PILOTES ADMIS

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

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

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

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

33) Chaque Pilote aura le droit de présenter aux Vérifications Techniques le matériel suivant:
Nombre de châssis: 1 *
Nombre de moteurs en Div. 1: 2 bas-moteurs, de même marque ou de marques différentes;
4 bas-moteurs, de même marque, pour les karts propulsés par 2 moteurs d'ICC **ou de K22**
Trains de pneus «slick»: libre
Trains de pneus «pluie»: libre

* *Tout châssis endommagé lors d'un fait de course constaté par la Direction de Course ou par le Collège des Commissaires Sportifs pourra être signalé au **Délégué Commissaire Technique**, lequel sera le seul officiel habilité à autoriser ou non le remplacement du châssis accidenté par un châssis non encore enregistré lors des Vérifications Techniques par un autre Pilote.*

in the Championship, subject to the respect of the entry procedure;

- 2nd priority: Drivers who participated in the first two Events of the Championship, according to the order of arrival at the Secretariat of the CIK-FIA, subject to the respect of the entry procedure;

- 3rd priority: Drivers who participated in at least one of the two Events of the Championship, according to the order of arrival at the Secretariat of the CIK-FIA, subject to the respect of the entry procedure;

- 4th priority: any other entries will be selected according to the order of arrival at the Secretariat of the CIK-FIA.

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

ELIGIBLE DRIVERS

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

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

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

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

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

Number of chassis: 1 *
Number of engines in Div. 1: 2 lower engines, of the same make or of different makes;
4 lower engines, of the same make, for the karts powered by 2 ICC **or K22** engines

Sets of «slick» tyres: free
Sets of «wet weather» tyres: free
* Any chassis damaged in a racing incident ascertained by Race Direction or by the Panel of Stewards may be pointed out to the **Technical Delegate** Scrutineer, who will be the only official entitled to allow or refuse the replacement of the damaged chassis by a chassis that has not yet been registered at Scrutineering by another Driver.



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

34) Changement de matériel

L'échange de moteurs, de châssis et de l'ensemble du châssis/moteur est interdit entre les différents Pilotes. Toutefois, un même moteur de réserve pourra être enregistré lors des Vérifications Techniques par plusieurs 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 Manches, Repêchages et Finales. Les contrevenants seront exclus de l'Épreuve concernée.

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 (ou sur la bulle) 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 chaque Épreuve, la CIK-FIA vérifiera toutes les licences.

40) Lors des Vérifications Techniques de chaque Épreuve, il sera procédé à un marquage des châssis et pièces principales des moteurs (carters). Un Pilote pourra changer son matériel déjà identifié lors des Vérifications Techniques jusqu'au début des Essais Qualificatifs. Tout matériel changé devra être de la même marque (châssis, moteur) que le matériel mentionné sur le Passeport Technique et devra repasser les Vérifications Techniques. L'Organisateur doit donc prévoir la présence de Vérifications Techniques jusqu'au départ des Essais Qualificatifs.

BRIEFINGS

41) Article 2.18 des Prescriptions Générales.

SÉCURITÉ GÉNÉRALE

42) Article 2.14 des Prescriptions Générales.

A. Il est strictement interdit aux Pilotes de conduire leur kart dans la direction opposée à celle de la course, à moins que cela ne soit strictement nécessaire pour dégager le kart d'une position dangereuse.

B. Pendant les Essais non-Qualificatifs, les Essais Qualificatifs, les Manches Qualificatives et les Courses de la phase finale, les Pilotes ne peuvent utiliser que la piste et doivent à tout moment observer les dispositions du Code relatives au pilotage sur circuit. Le circuit est défini par les lignes blanches délimitant la piste des deux côtés. Les Pilotes sont autorisés à emprunter toute la largeur de la piste

34) Change of equipment

Changing engines, chassis and the chassis/engine unit between the various Drivers is forbidden. However, one and the same spare engine may be registered at Scrutineering by several Drivers.

No change of 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 Heats, Second Chance Heats and Finals. Offenders will be excluded from the Event concerned.

RACING NUMBERS AND DRIVER'S NAME

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 (or on the bubble-shield) 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 each Event, the CIK-FIA will control all licences.

40) At Scrutineering of each Event, the chassis and main engine parts (crankcases) will be marked. A Driver may change his equipment already identified during Scrutineering until the beginning of Qualifying Practice. Any changed equipment shall be of the same make (chassis, engine) as the equipment mentioned on the Technical Passport and shall be passed again at Scrutineering. Therefore, the Organiser must provide for the presence of Scrutineering until the start of Qualifying Practice.

BRIEFINGS

41) Article 2.18 of the General Prescriptions.

GENERAL SAFETY

42) Article 2.14 of the General Prescriptions.

A. It is strictly forbidden for Drivers to drive their karts in a direction opposite that of the race, unless this is strictly necessary to remove the kart from a dangerous situation.

B. During non-Qualifying Practice, Qualifying Practice, the Qualifying Heats and the Races of the final phase, Drivers may use the track only and must at all times observe the dispositions of the Code relating to driving on circuits. The circuit is defined by the white lines on both sides of the track. Drivers are allowed to use the whole width of the track between these lines. If the four wheels of a kart are



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

entre ces lignes. Si les quatre roues d'un kart se trouvent à l'extérieur de ces lignes, le kart est considéré comme étant sorti de la piste.

C. Pendant les Essais non-Qualificatifs, les Essais Qualificatifs, les Manches Qualificatives et les Courses de la phase finale, un kart qui s'arrête doit être dégagé de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas les autres Pilotes. Si le Pilote est dans l'impossibilité de dégager le kart d'une position dangereuse en le conduisant, il est du devoir des Commissaires de piste de lui prêter assistance; toutefois, si le kart redémarre grâce à une telle assistance, **le Pilote devra directement et définitivement rejoindre la Zone de Réparations (Voie des stands), puis le Parc Fermé, sous peine d'être** il sera exclu du classement des Essais Qualificatifs ou de la Course au cours desquels cette assistance aura été fournie. Sauf raison médicale ou de sécurité, le Pilote doit obligatoirement rester à proximité de son kart jusqu'à la fin des Essais non-Qualificatifs, des Essais Qualificatifs, de la Manche Qualificative ou de la/des Course(s) de la phase finale.

Dans le cas d'une séance d'Essais courue en deux parties séparées par un intervalle, tous les karts abandonnés sur le circuit lors de la première partie doivent être rapportés au Parc d'Assistance pendant l'intervalle et peuvent prendre part à la deuxième partie des Essais.

D. Toute réparation à l'aide d'outillage est interdite en dehors de la Zone de Réparations (**Voie des stands**). Il est interdit d'embarquer à bord du kart tout outillage et/ou toutes pièces de rechange. Le Pilote ne pourra recevoir une assistance que dans la Zone de Réparations (**Voie des stands**) déterminée par le Règlement Particulier ou lors du Briefing.

E. Dans le cas où les ravitaillements en carburant sont autorisés, ils ne peuvent être pratiqués que dans une zone prévue à cet effet.

F. E. Sauf dans les cas expressément prévus par le Règlement ou par le Code, personne, à l'exception du Pilote, n'est autorisé à toucher un kart arrêté à moins qu'il ne se trouve dans la Zone de Réparations (**Voie des stands**).

G. E. Quand la piste est fermée par la Direction de Course pendant et après les Essais, et après l'arrivée jusqu'à ce que tous les karts concernés, mobiles ou non, soient arrivés **en Voie des stands** au Parc d'Assistance «Arrivée» ou au Parc Fermé, personne n'est autorisé à accéder à la piste excepté les commissaires de piste dans l'exécution de leur mission et le Pilote lorsqu'il conduit.

H. G. Pendant les Essais Qualificatifs, les Manches Qualificatives et la (les) Course(s) de la phase finale, le kart ne peut être remis en marche que par le Pilote lui-même, sauf s'il repart de la Zone de Réparations (**Voie des stands**). Le Pilote ne pourra recevoir aucune aide extérieure sur la piste pendant le déroulement d'une Épreuve, excepté en Zone de Réparations (**Voie des stands**), qu'il ne pourra regagner que par ses propres moyens.

I. H. Une limitation de vitesse peut être imposée sur la

outside these lines, the kart is considered as having left the track.

C. During non-Qualifying Practice, Qualifying Practice, the Qualifying Heats and the Races of the final phase, a kart that stops must be removed from the track as rapidly as possible in order for its presence not to constitute a danger or be an impediment for other Drivers. If the Driver is unable to remove the kart from a dangerous position by driving it, it is the Marshals' duty to help him; however, if the kart restarts as a result of such help, **the Driver shall directly and definitively proceed to the Repairs Area (Pit lane) and then to the Parc Fermé, on pain of being** it will be excluded from the classification of the Qualifying Practice or the Race in which this help was provided. Except for medical or safety reasons, the Driver must stay close to his kart until the end of non-Qualifying Practice, Qualifying Practice, the Qualifying Heat or the Race(s) of the final phase.

In the case of a Practice session run over two parts separated by an interval, all karts abandoned on the circuit during the first part must be taken back to the Servicing Park during the interval and may participate in the second part of Practice.

D. Any repairs with tools are banned outside the Repairs Area (**Pit lane**). It is forbidden to take any tools and/or spare parts on board the kart. The Driver can receive help only in the Repairs Area (**Pit lane**) determined by the Supplementary Regulations or during the Briefing.

E. If refuelling is authorised, it may be carried out only in an area provided for for this purpose.

F. E. Except in cases expressly provided for by the Regulations or by the Code, no one except the Driver is authorised to touch a stopped kart unless it is in the Repairs Area (**Pit lane**).

G. E. When the track is closed by the Race Direction during and after Practice and after the finish until all concerned karts, whether they are mobile or not, have arrived at the (**Pit lane**) «Finish» Servicing Park or at the Parc Fermé, no one is allowed to accede to the track, with the exception of marshals carrying out their duties and of Drivers when they are driving.

H. G. During Qualifying Practice, the Qualifying Heats and the Race(s) of the final phase, the kart may be restarted only by the Driver himself, except if he restarts from the Repairs Area (**Pit lane**). The Driver may not receive any outside help on the track during the running of an Event, except in the Repairs Area (**Pit lane**), which he may reach only by his own means.

I. H. A speed limit may be imposed in the pit lane and

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

~~voie des stands~~ et la Zone de Réparations (**Voie des stands**) pendant les Essais et les Tours de Formation **Courses**. Tout Pilote dépassant cette limitation se verra infliger une pénalité prévue dans le Règlement ou le Code.

~~J- I.~~ Si un Pilote est confronté à des problèmes mécaniques pendant les Essais, les Manches Qualificatives ou la (les) Course(s) de la phase finale, il doit évacuer la piste dès que possible pour des raisons de sécurité.

~~K- J.~~ Si un Pilote est impliqué dans une collision, il ne doit pas quitter le circuit sans l'accord des Commissaires Sportifs.

~~L- K.~~ Aucun **Tout** Pilote ne pourra quitter la Zone de Réparations (**Voie des stands**) sans y avoir été invité par les Commissaires **que si le signal lumineux en sortie de Voie des stands l'y autorise**.

~~M- L.~~ Les instructions officielles seront transmises aux Pilotes au moyen des signaux prévus par le Code. Les concurrents ne doivent pas utiliser de drapeaux semblables à ceux-ci de quelque manière que ce soit.

~~N- M.~~ Tout Pilote ayant l'intention de quitter la piste, de rentrer au Parc d'Assistance ou de s'arrêter en Zone de Réparations (**Voie des stands**) en manifestera l'intention en temps utile et s'assurera qu'il peut le faire sans danger.

~~Ø- N.~~ En cours d'Épreuve et sur ordre du Directeur de Course ou du Directeur d'Épreuve, le Pilote qui se trouvera en infraction vis-à-vis du Règlement Technique, sauf au dernier tour, devra s'arrêter en Zone de Réparations (**Voie des stands**) et remédier à cette non-conformité avant de reprendre la piste.

~~P- O.~~ Lorsqu'ils participent aux Essais non-Qualificatifs ou Qualificatifs, aux Manches Qualificatives ou aux Courses de la phase finale, les Pilotes doivent en toutes circonstances porter l'équipement complet défini à l'Article 3 du Règlement Technique.

~~Q- I.~~ Il est interdit de circuler dans le Paddock avec des motos, scooters ou autres engins motorisés.

~~R- L.~~ L'Organisateur s'engage à avoir sur la piste, depuis le début des Essais Libres jusqu'au terme de l'Épreuve, tout le dispositif de sécurité prévu pour les manifestations par le Règlement des Circuits, Partie 2.

~~S- P.~~ En cas de «Course par temps de pluie» (condition signalée par panneau par la Direction de Course ou le Directeur d'Épreuve), le choix des pneus est laissé à l'appréciation des Pilotes, le Directeur d'Épreuve ou de Course se réservant le droit de recourir au drapeau noir s'il juge un Pilote équipé de pneus inadéquats trop lent et dangereux pour les autres Pilotes.

NOMBRE DE KARTS AUTORISÉS EN PISTE

43) Article 6.2 du Règlement des Circuits, Partie 1.

in the Repairs Area (**Pit lane**) during Practice and the Formation-Laps Races. Any Driver braking this speed limit will be imposed a penalty provided for in the Regulations or the Code.

~~J- I.~~ If a Driver is faced with mechanical problems during Practice, the Qualifying Heats or the Race(s) of the final phase, he must evacuate the track as soon as possible for safety reasons.

~~K- J.~~ If a Driver is involved in a collision, he must not leave the circuit without the Stewards' agreement.

~~L- K.~~ No Drivers may leave the Repairs Area (**Pit lane**) without having been invited to do so by Marshals **only if the light signal at the Pit lane exit allows them to**.

~~M- L.~~ Official instructions will be transmitted to the Drivers by means of the signals provided for in the Code. Competitors must not use flags similar to these ones in any way whatsoever.

~~N- M.~~ Any Driver who intends to leave the track, to return to the Servicing Park or to stop in the Repairs Area (**Pit lane**) shall demonstrate his intention in due time and shall ensure that he may do so safely.

~~Ø- N.~~ During the Event and at the order of the Clerk of the Course or the Race Director, a Driver who breaches the Technical Regulations, except during the final lap, must stop in the Repairs Area (**Pit lane**) and remedy the breach before rejoining the track.

~~P- O.~~ When they participate in non-Qualifying or Qualifying Practice, in the Qualifying Heats or the Races of the final phase, Drivers must at all times wear the full equipment defined under Article 3 of the Technical Regulations.

~~Q- I.~~ It is forbidden to circulate with motorbikes, scooters or any other motorised devices in the Paddock.

~~R- L.~~ The Organiser undertakes to have on the track all safety devices provided for for meetings in the Circuit Regulations, Part 2, from the beginning of Free Practice until the end of the Event.

~~S- P.~~ In the case of a «wet race» (conditions signalled by means of a panel by the Race Direction or the Race Director), the choice of tyres will be left to the appreciation of the Drivers, the Race Director or Clerk of the Course reserving the right to use the black flag if he deems that a Driver's kart is fitted with the wrong set of tyres and that the Driver is too slow and dangerous for other Drivers.

NUMBER OF KARTS ALLOWED ON THE TRACK

43) Article 6.2 of the Circuit Regulations, Part 1.



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

DÉROULEMENT D'UNE ÉPREUVE

44) Chaque Épreuve se composera au moins d'Essais libres, d'Essais Qualificatifs et de deux Finales, appelées «Course 1» et «Course 2».

a) Essais libres: L'horaire de l'Épreuve devra prévoir au minimum 25 minutes d'Essais libres, avec un droit d'accès à la piste de 50 euros maximum. Ils sont réservés aux Pilotes ayant satisfait aux Vérifications Sportives.

b) Essais Qualificatifs: pour les Pilotes ayant satisfait aux Vérifications Techniques. Deux séances de 25 minutes minimum sont prévues, espacées de minimum 2h30. A chacun de leurs arrêts **en Zone de Réparations (Voie des aux stands)**, les Pilotes devront se présenter à la balance pour être pesés. Tous les tours complets sont chronométrés.

Le temps retenu est celui du meilleur tour effectué lors des deux séances. En cas d'ex æquo, le 2^e meilleur temps accompli sera déterminant, et ainsi de suite en cas de nouvel ex-æquo.

Un Pilote dont le meilleur tour d'essais qualificatifs dépasse 115% du temps moyen des trois meilleurs temps de sa catégorie ne sera pas admis à participer au Warm-Up (facultatif) ni **aux Courses** à la phase finale. Toutefois, dans des circonstances exceptionnelles, qui pourront comprendre la réalisation d'un temps au tour approprié lors d'une précédente séance d'Essais non-Qualificatifs, les Commissaires Sportifs pourront autoriser le Pilote à prendre le départ des **Courses** phases-finales, en fin de grille. Si plusieurs Pilotes sont acceptés de cette manière, leur ordre sera déterminé par les Commissaires Sportifs.

c) Phase finale: les Pilotes qualifiés (nombre déterminé par la longueur du circuit et spécifié dans le Règlement Particulier de l'Épreuve) disputeront la phase finale, sur une distance totale de 100 km, qui se déroulera selon le schéma suivant: Course 1 et Course 2 (chaque Course donne lieu à un classement final et une attribution de points au Championnat).

* Course 1 (50 km): Positions de départ selon la place obtenue à l'issue des séances d'Essais Qualificatifs.

* Course 2 (50 km): Positions de départ selon la place obtenue à l'issue des séances d'Essais Qualificatifs. **Les seules modifications possibles de la grille de départ ne pourront être que consécutives à des exclusions ou à des abandons déclarés par écrit aux Commissaires Sportifs à l'issue de la Course 1.**

Les 2 Courses devront être espacées d'au moins 3 heures.

RUNNING OF AN EVENT

44) Each Event will comprise free Practice, Qualifying Practice and two Finals, called «Race 1» and «Race 2».

a) Free Practice: The programme of the Event must provide for 25 minutes of free Practice as a minimum, with a fee of 50 euros maximum for the access to the track. It is reserved for Drivers who have passed the Sporting Checks.

b) Qualifying Practice: for Drivers who have passed Scrutineering. Two sessions of 25 minutes as a minimum are provided for, separated by 2h30 as a minimum. At each pit stop **in the Repairs Area (Pit lane)**, Drivers shall report to the weighing area in order to be weighed. Any lap fully covered is timed.

The time retained is that of the best lap covered during the two sessions. Any ties will be decided by the 2nd best time set by each Driver, and so on in the case of further ties.

Any Driver whose best qualifying lap is more than 115% of the average time of the best three lap times in his category will not be allowed to take part in the Warm-Up (optional) and the **Races** final-phase. However, under exceptional circumstances which may include setting a suitable lap time in a previous non-Qualifying Practice session, the Stewards may allow the Driver to start the **Races** final-phase, at the end of the grid. Should there be more than one Driver accepted in this manner, their order will be determined by the Stewards.

c) Final phase: the qualified Drivers (number determined by the length of the circuit and specified in the Supplementary Regulations of the Event) will compete in the final phase, over a total distance of 100 km, which will be run according to the following format: Race 1 and Race 2 (for each Race there is a final classification and an allocation of Championship points).

* Race 1 (50 km): Starting positions according to the position obtained after the Qualifying Practice sessions.

* Race 2 (50 km): Starting positions according to the position obtained after the Qualifying Practice sessions. **The starting grid may be modified only further to exclusions or retirements declared in writing to the Stewards after Race 1.**

The 2 Races must be separated by 3 hours as a minimum.



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Application : **01/01/2008**

Implementation: **01/01/2008**

REGLEMENT DE DISTRIBUTION DES PNEUMATIQUES REGULATIONS FOR THE DISTRIBUTION OF TYRES

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 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.

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'Épreuve 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 reproduits sur le Passeport Technique du Pilote concerné.

NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS:

a) Pour tous les Championnats et Coupes **et Trophées** CIK-FIA de la catégorie KF1, pour les Championnats d'Asie-Pacifique CIK-FIA de KF2 et KZ2, pour le Championnat nord-américain CIK-FIA de KZ2 et pour les Championnats panaméricains CIK-FIA d'ICC-Sudam et ICC-Sudam-Jr : 4 pneus «slicks» avant et 4 pneus «slicks» arrière. Ces pneus sont uniquement à utiliser pour les Essais non-Qualificatifs et Warm-ups.

b) Pour tous les autres Championnats, Coupes et Trophées CIK-FIA : 2 pneus «slicks» avant et 2 pneus «slicks» arrière. Ces pneus sont uniquement à utiliser pour les Essais non-Qualificatifs et Warm-ups.

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 Driver concerned.

MAXIMUM NUMBER OF TYRES:

a) For all the CIK-FIA KF1 Championships, and **Cups and Trophies**, for the CIK-FIA Asia-Pacific KF2 and KZ2 Championships, for the CIK-FIA North-American KZ2 Championship and for the CIK-FIA Panamerican ICC-Sudam and ICC-Sudam-Jr Championships : 4 front «Slick» tyres and 4 rear «Slick» tyres. These tyres must only be used during the non-Qualifying Practice and Warm-ups.

b) For all the other CIK-FIA Championships, Cups and Trophies : 2 front «Slick» tyres and 2 rear «Slick» tyres. These tyres must only be used during the non-Qualifying Practice and Warm-ups.



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Application : **01/01/2008**

Implementation: **01/01/2008**

ANNEXE B APPENDIX B

date d'émission de la Licence (18 ans révolus pour les Pilotes d'ICE et de Superkart). La Licence C-Senior pourra être délivrée à un Pilote de moins de 15 ans à la condition qu'il atteigne sa 15^e année dans le courant du premier semestre de l'année d'émission de la Licence.

b. Les Licences de degré «C» sont délivrées par l'ASN du Pilote, qui déterminera les critères à respecter.

4.3 Degré «B»

a. Pour obtenir le passage de la Licence de degré «C» à la Licence de degré «B», le Pilote demandeur doit:

- avoir 15 ans révolus à la date d'émission de la Licence (18 ans révolus pour les Pilotes d'ICE et de Superkart). La Licence B pourra être délivrée à un Pilote de moins de 15 ans à la condition qu'il atteigne sa 15^e année dans le courant du premier semestre de l'année d'émission de la Licence;

- avoir été classé parmi les 10 premiers dans au moins 3 Epreuves nationales et/ou internationales au cours des 24 mois précédant sa demande. Un résultat au minimum parmi ces 3 résultats doit avoir été obtenu dans une Epreuve de Championnat national ou une Epreuve internationale.

b. La Licence de degré «B» est délivrée par l'ASN du Pilote, à la demande de l'intéressé.

4.4 Degré «A»

a. Pour obtenir le passage de la Licence de degré «B» à la Licence de degré «A», le Pilote demandeur doit:

- doit avoir 15 ans révolus à la date d'émission de la Licence (18 ans pour les Pilotes d'ICE et de Superkart);

- doit avoir obtenu les résultats suivants dans des Championnats ou des Epreuves au cours des deux années précédant sa demande:

* soit être classé parmi les premiers 33% des participants à un Championnat, Trophée ou Coupe CIK-FIA se déroulant sur une seule Epreuve (dans le cas où les premiers 33% recouvrent plus de Pilotes que les 34 finalistes d'un Championnat, le reste de la sélection des candidats potentiels à la Licence de degré A se fondera sur le classement intermédiaire à l'issue des Manches Qualificatives);

* soit avoir marqué des points au classement final d'un Championnat, Coupe ou Trophée CIK-FIA se déroulant sur plus d'une Epreuve;

* soit être classé parmi les premiers 33% des participants dans 3 Epreuves internationales, à la condition que ces résultats aient été obtenus avec une Licence internationale de degré «B».

b. La Licence de degré A est délivrée par l'ASN du Pilote, à la demande de l'intéressé.

c. La CIK-FIA pourra demander à l'ASN de soumettre le

when the Licence is issued (over 18 years old for ICE and Superkart Drivers). The C-Senior Licence may be issued to a Driver under 15 years old subject to his reaching his 15th birthday during the first half of the year in which the Licence is issued.

b. «C» Licences are issued by the Driver's ASN, which will determine the criteria to be met.

4.3 Grade «B»

a. To qualify for upgrading from a grade «C» to a grade «B» Licence, a Driver must:

- be over 15 years old on the date when the Licence is issued (over 18 years old for ICE and Superkart Drivers). The B Licence may be issued to a Driver under 15 years old subject to his reaching his 15th birthday during the first half of the year in which the Licence is issued;

- have been classified in the first 10 in at least 3 national and/or international Events during the 24 months prior to his application. At least one of these 3 results have been obtained in a national Championship or an international Event.

b. Grade «B» Licences are issued by the Driver's ASN at the Driver's application.

4.4 Grade «A»

a. To qualify for upgrading from a grade «B» to a grade «A» Licence, a Driver must:

- be over 15 years old on the date when the Licence is issued (over 18 years old for ICE and Superkart Drivers);

- have obtained the following results in Championships or Events during the two years prior to his application:

* either have been classified in the first 33% of the participants in a CIK-FIA Championship, Trophy or Cup run over a single Event (if the first 33% represent more Drivers than the 34 finalists of a Championship, the rest of the selection of potential grade A Licence applicants will be based on the intermediate classification after the Qualifying Heats);

* or have scored points in the final classification of a CIK-FIA Championship, Trophy or Cup run over more than one Event;

* or have been classified in the first 33% of the participants in the classification of 3 international Events, subject to these results having been obtained with a grade «B» international Licence.

b. Grade A Licences are issued by the Driver's ASN, at the Driver's request.

c. The CIK-FIA may ask the ASN to submit the Driver's

**ANNEXE B
APPENDIX B**

palmarès du Pilote pour examen (conformément à l'Article 4.3 du Chapitre I de l'Annexe L du Code Sportif international).

d. Les Pilotes de Formule 1 détenant une Super-Licence FIA en cours de validité pourront prétendre à la délivrance automatique d'une Licence internationale de Karting de degré A, sur demande de leur ASN.

e. Les Pilotes automobiles détenant une licence internationale automobile de degré A ayant jadis détenu une licence internationale de Karting de degré A pourront prétendre à la délivrance automatique d'une licence internationale de Karting de degré A, à la condition de pouvoir justifier d'une activité continue en Sport Automobile entre la date de la demande et la date de la dernière délivrance d'une licence de Karting.

Dispositions particulières

Un seul changement de degré de Licence sera admis au cours d'une même année.

5. VALIDITÉ DES LICENCES INTERNATIONALES

Afin de préserver la qualification pour une Licence de degré «B», le Pilote doit participer au moins à une Epreuve internationale de la catégorie appropriée par période de deux ans. À défaut, il devra répondre de nouveau aux conditions de la présente Annexe B.

Licence de degré «A»: après deux années d'inactivité (de non-participation) dans les Championnats, Coupes et Trophée CIK-FIA, le Pilote pourra demander à perdre le bénéfice de sa Licence de degré «A» au profit d'une Licence de degré «B», sauf si au cours des trois dernières années de son activité, il a été classé dans les six premiers d'un Championnat, Coupe ou Trophée du Groupe 1. Au-delà de cinq années d'inactivité (de non-participation) dans les Championnats, Coupes et Trophées CIK-FIA, le Pilote perd automatiquement le bénéfice de sa Licence de degré A et pourra obtenir une Licence de degré inférieur.

CHAPITRE II: CONTRÔLE MÉDICAL DES PILOTES DE KARTING

(fondé sur l'Annexe L du Code Sportif International)

1. VISITE MÉDICALE ANNUELLE D'APTITUDE

1.1 Champ d'application du contrôle médical

L'ensemble des indications portées ci-dessous, 1.2) à 1.5) inclus, est nécessaire et suffisant pour l'obtention de toute licence.

1.2 Contrôle médical annuel d'aptitude

Tous les pilotes qui désirent participer à des compétitions automobiles, sous la législation de la Fédération Internationale de l'Automobile, devront passer un contrôle médical annuel pour obtenir, auprès de l'Autorité Sportive Nationale, la délivrance de la licence de pilote. Le contrôle médical devra avoir été subi auprès d'un doc

record of results for examination (in accordance with Article 4.3 of Chapter I of Appendix L to the International Sporting Code).

d. Formula 1 Drivers holding a valid FIA Super-Licence may qualify for an automatic deliverance of an international Karting grade A Licence, on request of their ASN.

e. Automobile Drivers holding a grade A international automobile licence who have previously held a grade A international Karting licence may apply for a grade A international Karting licence to be issued to them automatically, provided that they can supply proof of continuous activity in Motor Sport between the date on which their last Karting licence was issued and the date of the application.

Special provision

Only one change of Licence grade is allowed within one and the same year.

5. VALIDITY OF INTERNATIONAL LICENCES

In order to preserve the qualification for a «B» Licence, the Driver must participate in at least one international Event of the appropriate category per 2-year period. Failing what, he must again meet the conditions of this Appendix B.

Grade «A» Licence: after two years of inactivity (non participation) in the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies the Driver may ask to lose the benefit of his «A» Licence and qualify instead for a «B» Licence, unless during the last 3 years of his activity he was classified in the first six in a Group 1 Championship, Cup or Trophy.

After 5 years of inactivity (non participation), in the CIK-FIA Championships, Cups or Trophies, the Driver automatically loses his grade A Licence and may obtain a Licence of a lesser grade.

CHAPTER II: MEDICAL CONTROL OF KARTING DRIVERS

(based on Appendix L to the International Sporting Code)

1. ANNUAL MEDICAL VISIT FOR APTITUDE

1.1 Field of application of the medical control

The indications given below in 1.2) to 1.5) inclusive, are necessary and sufficient for obtaining any licence.

1.2 Annual medical aptitude examination

All drivers wishing to take part in automobile competitions held under the legislation of the Federation Internationale de l'Automobile are required to undergo an annual medical aptitude examination in order to obtain a driver's licence from the National Sporting Authority. The medical examination must have been carried out by



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

Application : **01/01/2008**

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Implementation: **01/01/2008**

CODE SPORTIF INTERNATIONAL
INTERNATIONAL SPORTING CODE

17. Épreuve Internationale

~~Une épreuve qui procure un niveau standard de sécurité international selon les prescriptions édictées par la FIA dans le présent Code et ses annexes. Une épreuve, pour prétendre au statut international, doit au moins répondre à l'ensemble des conditions suivantes:~~

~~- pour les épreuves internationales se déroulant sur circuit, ce dernier doit disposer d'une licence d'homologation délivrée par la FIA, d'un grade approprié pour les véhicules de compétition admis.~~
~~- pour les rallyes internationaux, l'ensemble des dispositions de l'article 21 ci-après doivent être appliquées ;~~

~~- les concurrents et conducteurs admis à y participer doivent détenir une licence internationale de la FIA adéquate au sens de l'article 109,~~

~~- l'épreuve doit faire l'objet d'une inscription au Calendrier Sportif International. L'inscription au Calendrier Sportif International est à la discrétion de la FIA et doit être demandée par l'ASN du pays dans lequel sera organisée l'épreuve. La FIA motivera tout refus d'inscription.~~

~~Seules les épreuves internationales peuvent faire partie d'un Championnat international (incluant Coupe, Trophée, Challenge Internationalaux) ou d'une Série internationale approuvée par la FIA au sens de l'article 24.~~

~~L'épreuve internationale, lorsqu'elle compte pour un championnat international, Coupe, Trophée, Challenge ou Série qui porte le nom de la FIA, est placée sous la supervision sportive de la FIA, sans préjudice d'une délégation par la FIA auprès d'une ASN de l'exercice du pouvoir sportif.~~

~~Pour toutes les autres épreuves internationales, les ASN sont chargées de faire appliquer dans leur pays la réglementation internationale établie par le présent Code.~~

18. Épreuve Nationale

~~Toute épreuve ne répondant pas à une ou plusieurs conditions énumérées à l'article 17 ci-dessus prend la qualification d'épreuve nationale.~~

~~Cette épreuve est placée sous la seule supervision sportive d'une ASN qui exerce son pouvoir de réglementation et d'organisation dans le respect des conditions générales d'application du présent Code (voir articles 3 et 53).~~

~~Une épreuve nationale peut être accessible seulement à des concurrents et à des conducteurs titulaires d'une licence délivrée par l'ASN du pays dans lequel a lieu cette épreuve.~~

~~Une épreuve nationale ne peut pas compter pour un championnat ou une série internationaux, ni être prise en compte pour donner lieu à l'établissement d'un classement général à l'issue de plusieurs épreuves internationales.~~

~~Une épreuve nationale peut également, à la discrétion de l'ASN qui l'autorise, admettre la participation de licenciés d'autres ASN. Dans le cas où ladite épreuve ferait partie d'un championnat ou série nationaux, les concurrents licenciés étrangers ne~~

17. International Event

~~An event which procures a standard level of international safety according to the prescriptions decreed by the FIA in the present Code and its appendices. In order to claim international status, an event must at least satisfy all of the following conditions:~~

~~-for international circuit events, the circuit concerned must hold a homologation licence issued by the FIA, of an appropriate grade for the competition vehicles eligible to take part;~~

~~-for international rallies, all the provisions of article 21 hereinafter must be applied;~~

~~-the competitors and drivers admitted to take part must hold an appropriate FIA international licence in the sense of article 109;~~

~~-the event must be listed on the International Sporting Calendar. Entry on the International Sporting Calendar is at the discretion of the FIA and must be applied for by the ASN of the country in which the event will take place. The FIA will state reasons for refusing any such entry.~~

~~Only international events may form part of an international Championship (including International Cup, Challenge and Trophy) or of an international Series approved by the FIA in the sense of article 24.~~

~~An international event, when it counts towards an international Championship, Cup, Trophy, Challenge or Series which bears the name of the FIA, is placed under the sporting supervision of the FIA, without prejudice to a delegation by the FIA of the exercise of the sporting power to an ASN.~~

~~For all other international events, the ASNs are responsible for the application in their country of the international regulations established by the present Code.~~

18. National Event

~~Any event not satisfying one or more of the conditions enumerated in article 17 above is called a national event.~~

~~A national event is placed under the sole sporting supervision of an ASN, which exercises its power of regulation and organisation while respecting the general conditions of application of the present Code (see articles 3 and 53).~~

~~A national event is open only to competitors and drivers holding a licence issued by the ASN of the country in which that event takes place.~~

~~A national event cannot count towards an international championship or series, nor can it be taken into account for the drawing up of a general classification after several international events.~~

~~A national event may, at the discretion of the authorising ASN, accept the participation of licence-holders from other ASNs. If the said event forms part of a national championship or series, competitors who are foreign licence-holders will not be eligible~~

CODE SPORTIF INTERNATIONAL
INTERNATIONAL SPORTING CODE

seront pas admis à comptabiliser de points au classement des dits championnat ou série. Toute épreuve nationale doit être inscrite au Calendrier national de l'ASN qui l'autorise. Sans préjudice du cinquième paragraphe ci-dessus, dans les épreuves nationales se déroulant dans les pays de l'U.E. (ou des pays assimilés désignés comme tels par la FIA), seront admis à participer et à comptabiliser des points dans les mêmes conditions que les licenciés nationaux de ces pays, des concurrents ou conducteurs professionnels titulaires d'une licence délivrée par un pays de l'U.E ou un pays assimilé.

Dans ce cadre, on entend par concurrent ou conducteur professionnel celui qui déclare aux autorités fiscales compétentes les revenus perçus sous forme de salaire ou de sponsoring en participant à des épreuves de sport automobile et qui fournit la preuve de cette déclaration sous une forme jugée acceptable par l'ASN qui lui a délivré sa licence ou qui justifie auprès de la FIA de son statut professionnel, y compris par référence aux avantages procurés non soumis à déclaration auprès des autorités compétentes.

De plus, l'ASN qui autorise une épreuve admettant la participation de licenciés d'autres ASN doit observer une obligation d'information auprès de la FIA, des concurrents et des conducteurs, les aspects suivants devant au minimum figurer sur les documents officiels (en particulier le bulletin d'engagement):

- l'indication non équivoque selon laquelle le circuit fait l'objet d'une homologation internationale par la FIA en cours de validité, ou d'une homologation nationale délivrée par l'ASN compétente, en adéquation avec les catégories de véhicules de compétition admises dans l'épreuve;
- l'indication des catégories d'automobiles autorisées à prendre part à cette épreuve conformément à l'homologation du circuit;
- l'indication du degré de licence de conducteur requis pour participer à l'épreuve.

19. Épreuve réservée

Une épreuve nationale ou internationale, est dite telle que décrite aux articles 17 et 18, peut être qualifiée de "réservée" lorsque, pour y être admis, les concurrents ou conducteurs doivent satisfaire à des conditions particulières, non prévues aux complémentaires à celles mentionnées aux Articles 17 et 18 ci-dessus. En particulier, les courses par invitation sont des épreuves réservées.

Dans certaines circonstances exceptionnelles, la FIA pourra donner son autorisation pour l'inscription par une ASN au Calendrier Sportif International d'épreuves internationales réservées qui, compte tenu de leur spécificité, pourront être organisées en dérogation de l'Annexe O au présent Code.

20. Épreuve fermée

Une épreuve est dite "fermée" Une épreuve nationale telle que définie à l'article 18 peut être qualifiée de "fermée" lorsqu'elle est accessible seulement aux

to score points in the classification of the said championship or series.

Any national event must be listed on the national Calendar of the sanctioning ASN.

Notwithstanding the fifth paragraph above, professional competitors or drivers holding a licence issued by any EU country, or by a comparable country designated as such by the FIA, shall be entitled to take part and score points in national events taking place in EU or comparable countries on the same basis as nationals of those countries.

Within that context, a professional competitor or driver is one who declares to the relevant authorities the money he receives by way of salary or sponsorship for competing in motor sport and provides proof of such declaration in a form acceptable to the ASN which issued his licence, or who otherwise satisfies the FIA of his professional status, including by reference to benefits enjoyed but not required to be declared to the relevant authorities.

Further, the ASN that is sanctioning the event accepting the participation of licence-holders from other ASNs must observe the obligation to provide the FIA and the competitors and drivers with at least the following, to appear on all official documents (in particular the entry form):

- unequivocal information on whether the circuit forms the subject of a currently valid international homologation by the FIA or a national homologation issued by the relevant ASN, matching the categories of competition vehicles eligible to take part in the event;
- information on the categories of automobiles authorised to take part in that event according to the homologation of the circuit;
- information on the grade of driver's licence required for taking part in the event.

19. Restricted Event

A national or international event such as described in articles 17 and 18 may be called is "restricted" when the competitors or drivers who take part in the event have to comply with particular conditions not provided in Articles 17 and 18 above, for instance, events by invitation come under restricted events.

In certain exceptional circumstances, the FIA may grant authorisation for restricted international events, which on account of their specificity may be organised as a dispensation to Appendix O of the present Code, to be entered by an ASN on the International Sporting Calendar.

20. Closed Event

An event is called A national event such as defined in article 18 may be called "closed" when it is confined solely to members of a Club who themselves hold licences



**CODE SPORTIF INTERNATIONAL
INTERNATIONAL SPORTING CODE**

membres d'un Club, eux-mêmes détenteurs de licences (concurrent ou conducteur) délivrées par l'ASN du pays concerné. Une telle épreuve doit être autorisée par l'ASN qui peut, exceptionnellement, accorder cette autorisation à plusieurs Clubs procédant en commun à l'organisation de cette épreuve.

21. Rallyes et Rallyes Tout Terrain

a) Rallye de première catégorie (épreuve sportive):
Épreuve sur route à vitesse moyenne imposée, qui se déroule totalement ou partiellement sur routes ouvertes à la circulation normale. Un «Rallye» est constitué soit d'un itinéraire unique, lequel doit être suivi par toutes les voitures, soit de plusieurs itinéraires aboutissant à un même point de rassemblement fixé d'avance et suivi ou non d'un itinéraire commun.

Le ou les itinéraires peuvent comprendre une ou plusieurs épreuves spéciales, c'est-à-dire des épreuves organisées sur routes fermées à la circulation normale et dont l'ensemble est, en règle générale, déterminant pour l'établissement du classement général du Rallye. Le ou les itinéraires qui ne servent pas pour des épreuves spéciales sont appelés «itinéraires de liaison».

(competitor or driver) issued by the ASN of the country concerned. Such an event must be authorised by the ASN which may, in exceptional circumstances, grant its agreement to several clubs promoting it.

21. Rallies and Cross-Country Rallies

a) Rally of the first category (sporting event):
Road event with an imposed average speed, which is run entirely or partly on roads open to normal traffic. A «Rally» consists either of a single itinerary which must be followed by all cars, or of several itineraries converging on a same rallying-point fixed beforehand and followed or not by a common itinerary.

The route may include one or several special stages, i.e. events organised on roads closed to normal traffic, and which together determine the general classification of the Rally. The itineraries which are not used for special stages are called road sections. Speed must never constitute a factor determining the classification on these road sections.



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Application : **01/01/2008**

Implementation: **01/01/2008**

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. **Seules les épreuves internationales définies à l'article 17 ci-dessus peuvent composer un Championnat International.** 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

- 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 international events defined in article 17 above may form an International Championship.** 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

**CODE SPORTIF INTERNATIONAL
INTERNATIONAL SPORTING CODE**

peuvent être constitués de plusieurs épreuves soumises aux mêmes règlements, ou d'une seule épreuve. **Seules les épreuves internationales définies à l'article 17 ci-dessus peuvent composer une Coupe, un Trophée, un Challenge ou une Série Internationaux.**

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;

- approbation du calendrier de la série ;

- autorisation préalable (**y compris quant aux dates des épreuves**) de toutes les ASN 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 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 **concurrents** 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

*events, governed by the same regulations, or a single event. **Only international events defined in article 17 above may form an International Cup, Trophy, Challenge or Series.***

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;

- approval of the calendar of the series;

*- prior authorisation from all ASNs (**with the proposed dates thereof**) on the territory of which 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 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 a 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



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

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

Application : **01/01/2008**

Implementation: **01/01/2008**

CODE SPORTIF INTERNATIONAL
INTERNATIONAL SPORTING CODE

152. Pénalités

(...)

En matière de lutte anti-dopage, seront appliquées les sanctions prévues dans la réglementation anti-dopage définie dans le Complément à l'Annexe L ~~A~~ **du au** présent Code.

(...)

172. Présentation de la réclamation

Toute réclamation devra être présentée par écrit et accompagnée d'une caution dont le montant sera fixé chaque année par l'ASN (**ou par la FIA pour ses Championnats, Coupes, Trophées ou Challenges**), et qui ne pourra être remboursée que si le bien-fondé de la réclamation a été reconnu.

152. Penalties

(...)

In matters relating to the fight against doping, the sanctions mentioned in the anti-doping regulations set out in the ~~Addendum to Appendix L A~~ **to this Code shall be applied.**

(...)

172. Lodging of protest

Every protest shall be in writing and accompanied by a fee, the amount of which shall be set annually by the ASN (**or by the FIA for its Championships, Cups, Trophies or Challenges**). This fee may only be returned if the protest is upheld.



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

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

Application : **01/01/2008**

Implementation: **01/01/2008**

CODE SPORTIF INTERNATIONAL
INTERNATIONAL SPORTING CODE

198. Publication du calendrier des Championnats FIA

La liste des Championnats FIA et des épreuves qui les composent est publiée chaque année au plus tard le 31 octobre (à titre exceptionnel, le délai est fixé au 15 novembre pour l'année 2008 en raison de la date de l'Assemblée Générale FIA). Toute épreuve retirée du calendrier suite à cette publication perdra son statut international pour l'année en question.

199. Modifications aux règlements

La FIA peut effectuer tous changements aux règlements. Ces changements seront publiés et entreront en vigueur conformément aux dispositions suivantes.

a) Sécurité

Les changements apportés aux règlements par la FIA pour des motifs de sécurité peuvent entrer en vigueur sans délai ni préavis.

b) Conception technique du véhicule

(i) Les changements apportés à des règlements techniques ou à l'Annexe J, adoptés par la FIA sont publiés au plus tard le 30 juin de chaque année et entrent en vigueur dès le 1er janvier de l'année suivant leur publication, sauf pour ce qui concerne les changements dont la FIA considère qu'ils sont susceptibles d'avoir un impact substantiel sur la conception technique du véhicule et / ou l'équilibre des performances entre les voitures, lesquels changements entreront en vigueur au plus tôt le 1er janvier de la deuxième année suivant leur publication.

(ii) Les changements concernant la Formule Un entrent en vigueur selon les dispositions stipulées dans les règlements spécifiques propres à cette catégorie.

c) Règles sportives et autres règlements

Les changements apportés aux règles sportives et à tous autres règlements que ceux visés au b) ci-dessus sont publiés au moins 20 jours avant la date d'ouverture des demandes d'engagement aux championnats concernés et au plus tard le 30 novembre de chaque année. Ces changements ne peuvent entrer en vigueur avant le 1er janvier de l'année suivant leur publication, sauf pour ce qui concerne les changements dont la FIA considère qu'ils sont susceptibles d'avoir un impact substantiel sur la conception technique du véhicule et / ou l'équilibre des performances entre les voitures, lesquels changements entrent en vigueur au plus tôt le 1er janvier de la deuxième année suivant leur publication.

d) Des délais inférieurs à ceux mentionnés en b) et c) peuvent être appliqués à condition de réunir l'accord unanime de tous les concurrents régulièrement engagés dans le championnat ou les séries concernés.

200.
Pour les besoins du présent chapitre XV, la

198. Publication of the calendar of the FIA Championships

The list of the FIA Championships and the events comprising them is published each year no later than 31 October (exceptionally, the deadline for the year 2008 is 15 November, because of the date of the FIA General Assembly). Any event withdrawn from the calendar once it has been published will lose its international status for the year in question.

199. Amendments to regulations

The FIA may make such changes as it deems necessary to the regulations. Such changes will be published and will come into effect in accordance with the following provisions.

a) Safety

Changes that the FIA makes to the regulations for safety reasons may come into effect without notice or delay.

b) Technical design of the vehicle

(i) Changes to technical regulations or to Appendix J, adopted by the FIA, will be published no later than 30 June each year and come into effect no earlier than 1 January of the year following their publication, unless the FIA considers that the changes in question are likely to have a substantial impact on the technical design of the vehicle and/or the balance of performance between the cars, in which case they will come into effect no earlier than 1 January of the second year following their publication.

(ii) Changes concerning Formula One come into effect in accordance with the regulations specific to that category.

c) Sporting rules and other regulations

Changes to sporting rules and to all regulations other than those referred to in b) above are published at least 20 days prior to the opening date for entry applications for the championship concerned, but never later than 30 November each year. Such changes cannot come into effect before 1 January of the year following their publication, unless the FIA considers that the changes in question are likely to have a substantial impact on the technical design of the vehicle and/or the balance of performance between the cars, in which case they will come into effect no earlier than 1 January of the second year following their publication.

d) Shorter notice than those mentioned in b) and c) may be applied, provided that the unanimous agreement of all competitors properly entered for the championship or series concerned is obtained.

200.
For the requirements of this Chapter XV, publication



CODE SPORTIF INTERNATIONAL
INTERNATIONAL SPORTING CODE

publication des documents visés aux articles 198 et 199 est considérée comme officielle et effective dès parution sur le site Internet www.fia.com et/ou au Bulletin Officiel.

201. Supprimé

of the documents referred to in articles 198 and 199 becomes official and effective as soon as they are posted on the Internet site www.fia.com and/or published in the Official Bulletin.

201. Deleted

