



DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

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

Application : **01/01/2010**
Publié le **02/11/2009**

DECISIONS OF THE CIK-FIA

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

Implementation: **01/01/2010**
Published on **02/11/2009**

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

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

CANDIDATURES DES CONCURRENTS

10) 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.

11) Les candidatures de participation à l'Épreuve devront être soumises par les Concurrents à la CIK-FIA au plus tard le 3 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.

12) 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.

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

PILOTES ADMIS

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

15) Pilotes remplissant en outre les conditions suivantes:

a] classés parmi les 34 premiers de la Coupe du Monde CIK-FIA 2009 de KF3

b] classés parmi les 34 premiers du Championnat d'Europe CIK-FIA 2009 ou 2010 de KF3;

c] classés parmi les 34 premiers du Championnat d'Asie-Pacifique CIK-FIA 2009 de KF3;

d] classés parmi les 15 premiers du Viking Trophy CIK-FIA 2010 de KF3;

e] classés parmi les finalistes du Championnat panaméricain CIK-FIA 2009 d'ICC-Sudam-Junior;

f] classés parmi les 5 premiers d'une Épreuve de Qualification au Championnat d'Europe CIK-FIA 2010 de KF3;

g] classés parmi les 3 premiers d'un Championnat de Zone soit en 2009, soit en 2010 (selon le choix et le calendrier de la Zone concernée) de KF3 reconnu par la CIK-FIA;

h] classés parmi les 5 **10** premiers d'un Championnat national soit en 2009, soit en 2010 (selon le choix et le calendrier de l'ASN concernée) de KF3 organisé par une ASN affiliée à la FIA et conforme à l'Article 18 du CSI.

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

ENTRANTS' APPLICATIONS

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

11) *Applications to participate in the Event must be submitted by Entrants to the CIK-FIA by 3 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.*

12) *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.

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

ELIGIBLE DRIVERS

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

15) *Drivers meeting the additional conditions below:*
a] classified in the top 34 of the 2009 CIK-FIA World Cup for KF3 ◀

b] *classified in the top 34 of the 2009 or 2010 CIK-FIA European KF3 Championship;*

c] *classified in the top 34 of the 2009 CIK-FIA Asia-Pacific KF3 Championship;*

d] *classified in the top 15 of the 2010 CIK-FIA Viking Trophy for KF3;*

e] *classified among the finalists of the 2009 CIK-FIA Panamerican ICC-Sudam-Junior Championship;*

f] *classified in the top 5 of a Qualifying Event for the 2010 CIK-FIA European KF3 Championship;*

g] *classified in the top 3 in either 2009 or 2010 of a KF3 Zone Championship recognised by the CIK-FIA (in accordance with the choice and the calendar of the Zone concerned);*

h] *classified in the top 5 **10** in either 2009 or 2010 of a KF3 national Championship organised by an ASN affiliated to the FIA (in accordance with the choice and the calendar of the ASN concerned) and in accordance with Article 18 of the ISC.* ◀



DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

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

Application : **01/01/2010**
Publié le **02/11/2009**

DECISIONS OF THE CIK-FIA

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

Implementation: **01/01/2010**
Published on **02/11/2009**

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

PILOTES ADMIS

14) 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.

15) Les Pilotes s'engageant à l'Épreuve doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré C-Senior (délivrée par leur ASN affiliée à la FIA), en conformité avec l'Article 4.2 de l'Annexe B, et remplir un des critères d'expérience suivants : Pilote ayant déjà participé à au moins 1 Épreuve de Championnat de la CIK-FIA avec une licence C; ou Pilote ayant participé à un minimum de 3 Épreuves nationales en catégorie CIK (ou catégories offrant un niveau de performances au moins équivalent) ou à un minimum de 2 Épreuves inscrites au calendrier international.

16) Pilotes remplissant en outre les conditions suivantes:
a) classés parmi les 34 premiers de la Coupe du Monde CIK-FIA 2009 de KF2 **ou KF3**;
b) classés parmi les 34 premiers du Championnat d'Europe CIK-FIA 2009 ou 2010 de KF2 **ou du Championnat d'Europe CIK-FIA 2009 de KF3**;
c) classés parmi les 34 premiers du Championnat d'Asie-Pacifique CIK-FIA 2009 ou 2010 de KF2;
d) classés parmi les 15 premiers du Viking Trophy CIK-FIA 2010 de KF2;
e) classés parmi les finalistes du Championnat Panaméricain CIK-FIA 2009 d'ICC-Sudam ou ICC-Sudam-Junior;
f) classés parmi les 5 premiers d'une Épreuve de Qualification au Championnat d'Europe CIK-FIA 2010 de KF2;
g) classés parmi les 3 premiers d'un Championnat de Zone soit en 2009 soit en 2010 (selon le choix et le calendrier de la Zone concernée) de KF2 **ou KF3** reconnu par la CIK-FIA;
h) classés parmi les 5 **10** premiers d'un Championnat national soit en 2009 soit en 2010 (selon le choix et le calendrier de l'ASN concernée) de KF2 organisé par une ASN affiliée à la FIA et conforme à l'Article 18 du CSI;
i) ayant marqué au moins un point au Championnat d'Europe CIK-FIA 2010 de KZ2.

ELIGIBLE DRIVERS

14) 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.

15) Drivers entering the Event must be holders of a Grade C-Senior International Karting Licence (issued by their ASNs affiliated to the FIA), in compliance with Article 4.2 of Appendix B, and fulfil one of the following experience criterias: Driver having participated in a minimum of 1 CIK-FIA Championship Event with a C licence; or Driver having participated in a minimum of 3 national Events in a CIK-FIA category (or in categories with a performance level at least equivalent) or in a minimum of 2 Events entered on the international calendar.

16) Drivers meeting the additional conditions below:
a) classified in the top 34 of the 2009 CIK-FIA World Cup for KF2 **or KF3**;
b) classified in the top 34 of the 2009 or 2010 CIK-FIA European KF2 Championship **or of the 2009 CIK-FIA European KF3 Championship**;
c) classified in the top 34 of the 2009 or 2010 CIK-FIA Asia-Pacific KF2 Championship;
d) classified in the top 15 of the 2010 CIK-FIA Viking Trophy for KF2;
e) classified among the finalists of the 2009 CIK-FIA Panamerican ICC-Sudam or ICC-Sudam-Junior Championship;
f) classified in the top 5 of a Qualifying Event for the 2010 CIK-FIA European KF2 Championship;
g) classified in the top 3 in either 2009 or 2010 of an KF2 **or KF3** Zone Championship recognised by the CIK-FIA (in accordance with the choice and the calendar of the Zone concerned);
h) classified in the top 5 **10** in either 2009 or 2010 of KF2 national Championship organised by an ASN affiliated to the FIA (in accordance with the choice and the calendar of the ASN concerned) and in accordance with Article 18 of the ISC;
i) who scored at least one point in the 2010 CIK-FIA European KZ2 Championship.



DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

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

Application : **01/01/2010**
Publié le **02/11/2009**

DECISIONS OF THE CIK-FIA

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

Implementation: **01/01/2010**
Published on **02/11/2009**

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

FIA de KZ1 sera attribué au Pilote vainqueur de la Finale.

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

CANDIDATURES DES CONCURRENTS

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

11) Les candidatures de participation à l'Épreuve devront être soumises par les Concurrents à la CIK-FIA au plus tard le 3 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.

12) 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.

13) 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.

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

PILOTES ADMIS

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

16) Les Pilotes titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré B (délivrée par leur ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 4.3 de l'Annexe B), ayant participé à toutes les Épreuves du Championnat d'Europe de KZ2 de la même année, ou ayant participé au Championnat d'Europe de KZ1 de la même année **ou s'étant classés parmi les premiers 33% des participants au Viking Trophy de KZ2 de la même année.**

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

17) Une liste complémentaire de critères d'engagement au Championnat sera établie et publiée dès le 12 mars 2010 sur www.cikfia.com.

18) L'Épreuve est réservée aux karts de KZ1, tels que

will be awarded to the Driver who has won the Final.

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

ENTRANTS' APPLICATIONS

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

11) Applications to participate in the Event must be submitted by Entrants to the CIK-FIA by 3 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.

12) 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.

13) 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.

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

ELIGIBLE DRIVERS

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

16) Drivers holding a Grade B International Karting Licence (issued by their ASN affiliated to the FIA, in compliance with Article 4.3 of Appendix B), who took part in all the Events in the European KZ2 Championship the same year, or participated in the European KZ1 Championship the same year **or were classified among the first 33% of the participants in the KZ2 Viking Trophy the same year.**

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

17) An additional list of entry criteria for the Championship will be drawn up and published on 12 March 2010 on www.cikfia.com.

18) The Event is reserved for KZ1 karts, as defined by the



DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

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

Application : **01/01/2010**
Publié le **02/11/2009**

DECISIONS OF THE CIK-FIA

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

Implementation: **01/01/2010**
Published on **02/11/2009**

PRESCRIPTIONS SPECIFIQUES SPECIFIC PRESCRIPTIONS

Parc Assistance «Départ», avec le kart du Pilote.

«Start» Servicing Park, with the Driver's kart.

15 - Carburant

Dans le cadre de certains Championnats, l'essence pourra être fournie par un seul et même Pétrolier à la suite d'un appel d'offres réalisé par la FIA (voir Règlement de Distribution du Carburant).

15 - Fuel

Within the framework of certain Championships, petrol may be supplied by one and the same fuel Company following an invitation to tender issued by the FIA (see Fuel Distribution Regulations).

16 - Briefing

Assister au Briefing est obligatoire. Tout Concurrent et tout Pilote n'étant pas présent au Briefing se verra infliger une amende obligatoire de 125 Euros qui devra être payée aux Commissaires Sportifs de la CIK-FIA avant que le Concurrent et le Pilote ne soient autorisés à poursuivre la manifestation.

16 - Briefing

Attending the Briefing is mandatory. Before they can be allowed to continue the meeting, a mandatory fine of 125 Euros which must be paid to the CIK-FIA Stewards will be inflicted on any Entrant and Driver who do not attend the Briefing.

17 - Nombre de karts autorisés en piste

Le nombre des karts autorisés en piste (sur circuits courts) est limité à 34 pour les courses de la phase finale, 36 pour les Essais Qualificatifs et les Manches Qualificatives et 51 pour les Essais Libres.

17 - Number of karts allowed on the track

The number of karts allowed on the track (short circuits) is limited to 34 for final phase races, 36 for Qualifying Practice and the Qualifying Heats and 51 for Free Practice.

18 - Déroulement d'une Épreuve de Championnat CIK-FIA

Toute Épreuve de Championnat CIK-FIA se composera d'Essais non-Qualificatifs, d'Essais Qualificatifs, de Manches Qualificatives (+ Repêchage éventuel, en fonction du nombre de participants) et d'une phase finale. Dans le cadre de certains Championnats, une phase de consolation (à nommer par ex.: Coupe de la Fédération ou Coupe de la Ville) pourra être prévue, pour les Pilotes non qualifiés à la phase finale.

18 - Running of a CIK-FIA Championship Event

Any CIK-FIA Championship Event shall comprise non-Qualifying Practice, Qualifying Practice, Qualifying Heats (+ a possible Second Chance Heat, according to the number of participants) and a final phase. Within the framework of certain Championships, a consolation phase (to be named for example Federation Cup or Town Cup) may be provided for Drivers who did not qualify for the final phase.

18A - Essais Non-Qualificatifs

Sauf réglementation particulière, l'horaire de l'Épreuve devra prévoir des Essais non-Qualificatifs pour chaque catégorie. Ils sont réservés aux Pilotes ayant satisfait aux Vérifications Sportives et Techniques. Si le nombre des Pilotes est inférieur à 102, ils sont répartis en deux séries pour les numéros pairs et impairs. S'il est supérieur à 102, trois séries en nombre égal si possible doivent être prévues. L'usage des transpondeurs est obligatoire.

18A - Non-Qualifying Practice

Except in the case of specific regulations, the time schedule of the Event must provide for non-Qualifying Practice for each category. They are reserved for those Drivers having passed the Sporting Checks and Scrutineering. If the number of Drivers is under 102, they shall be divided into two series for odd and even numbers. If it is more than 102, three series in equal number if possible shall be provided for. The use of transponders is mandatory.

18B - Essais Qualificatifs

Les Pilotes ayant satisfait au Contrôle Technique sont répartis en séries égales si possible, par tirage au sort en présence d'au moins un Commissaire Sportif. ~~Deux~~ **Une** séances de 8 minutes par série ~~sont est~~ prévues. Chaque série comprendra un nombre maximum de 36 Pilotes. Lors de ~~chaque~~ **la** séance, le Pilote prendra le départ au moment de son choix. Tout Pilote ayant franchi la ligne tracée à la sortie de l'aire de départ sera considéré comme ayant pris le départ et son temps sera pris en compte, quelles que soient les circonstances. Tous les tours complets sont pris en compte. Le temps retenu est celui du meilleur tour effectué lors ~~des~~ **la** ~~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. Le classement final des Essais Qualificatifs sera établi comme suit:

18B - Qualifying Practice

Drivers who have passed Scrutineering are divided into equal series if possible, by drawing lots in the presence of at least one Steward. ~~Two~~ **One** 8 minute sessions per series ~~are is~~ provided for. Each series will comprise a maximum number of 36 Drivers. During ~~each~~ **the** session, Drivers will take the start when they choose. Any Driver having crossed the line drawn at the exit of the start area will be considered as having started, and his lap time will be taken into account, whatever the circumstances. Any lap fully covered is counted. 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. The final classification of Qualifying Practice will be drawn up as follows:

- S'il y a une seule série: la grille sera déterminée dans

- If there is only one series: the grid will be drawn up in



PRESCRIPTIONS SPECIFIQUES
SPECIFIC PRESCRIPTIONS

l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque Pilote.

- S'il y a deux séries et si le meilleur temps de la série la moins rapide ne dépasse pas 101% du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide: le classement sera déterminé par l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque Pilote.

- S'il y a deux séries et si le meilleur temps de la série la moins rapide dépasse 101% du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide: 1^{ère} place au meilleur temps de la 1^{ère} série (meilleur temps absolu), 2^e place au meilleur temps de la 2^e série, 3^e place au 2^e meilleur temps de la 1^{ère} série, 4^e place au 2^e meilleur temps de la 2^e série, 5^e place au 3^e meilleur temps de la 1^{ère} série, et ainsi de suite.

- S'il y a trois séries et si le meilleur temps de la série la moins rapide ne dépasse pas 101% du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide: le classement sera déterminé par l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque Pilote.

- S'il y a trois séries et si le meilleur temps de la série la moins rapide dépasse 101% du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide: 1^{ère} place au meilleur temps de la 1^{ère} série (meilleur temps absolu), 2^e place au meilleur temps de la 2^e série, 3^e place au meilleur temps de la 3^e série, 4^e place au 2^e meilleur temps de la 1^{ère} série, 5^e place au 2^e meilleur temps de la 2^e série, et ainsi de suite.

- Et ainsi de suite selon le même principe s'il y a davantage de séries.

Si aucun temps n'est pris en compte pour un Pilote, il prendra le départ en fin de grille. Si plusieurs Pilotes sont dans cette situation, leur position de départ sera tirée au sort. Tout arrêt d'un Pilote en Zone de Réparations ou en Parc d'Assistance sera définitif. En aucun cas il ne lui sera permis de repartir.

Pour la catégorie Superkart, voir réglementation particulière.

18C - Manches Qualificatives

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

Cas B: 37 à 108 inscrits ou participants - À l'issue des Essais Qualificatifs, les Pilotes seront répartis dans des groupes pour les Manches Qualificatives. Le nombre de Pilotes par groupe sera de 18 maximum. Chaque groupe devra concourir contre tous les autres groupes.

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

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

the order of the fastest time achieved by each Driver.

- If there are two series and if the fastest time achieved in the slower series is not more than 101% of the fastest time achieved in the faster series: the classification will be determined by the order of the fastest times achieved by each Driver.

- If there are two series and if the fastest time achieved in the slower series is more than 101% of the fastest time achieved in the faster series: 1st place goes to the fastest time of the 1st series (fastest time overall), 2nd place to the fastest time of the 2nd series, 3rd place to the 2nd fastest time of the 1st series, 4th place to the 2nd fastest time of the 2nd series, 5th place to the 3rd fastest time of the 1st series, and so on.

- If there are three series and if the fastest time achieved in the slowest series is not more than 101% of the fastest time achieved in the fastest series: the classification will be determined by the order of the fastest times achieved by each Driver.

- If there are three series and if the fastest time achieved in the slowest series is more than 101% of the fastest time achieved in the fastest series: 1st place to the fastest time of the 1st series (fastest time overall), 2nd place to the fastest time of the 2nd series, 3rd place to the fastest time of the 3rd series, 4th place to the 2nd fastest time of the 1st series, 5th place to the 2nd fastest time of the 2nd series, and so on.

- And so on according to the same principle if there are further series.

If no time is taken into account for a Driver, he shall take the start at the end of the grid. If several Drivers are in that situation, their starting positions shall be decided by drawing lots. If a Driver stops in the Repairs Area or in the Servicing Park, it will be final. He/she will not be allowed to restart.

For the Superkart category, see the specific regulations.

18C - Qualifying Heats

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

Case B: 37 to 108 entered Drivers or participants - At the end of Qualifying Practice, Drivers will be separated into groups for the Qualifying Heats. The number of Drivers per group will be 18 maximum. Each group must compete versus all the other groups.

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

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



DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

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

Application : **01/01/2010**
Publié le **02/11/2009**

DECISIONS OF THE CIK-FIA

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

Implementation: **01/01/2010**
Published on **02/11/2009**

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES GENERAL PRESCRIPTIONS

Départs lancés pour karts à prise directe avec ou sans embrayage

Au terme de leur Tour de Formation, les Pilotes s'avanceront à vitesse réduite **et constante** ou, si le circuit est équipé d'un système de contrôle de vitesse, à une vitesse de 30 km/h minimum à 50 km/h maximum vers la Ligne de Départ, rangés en deux files de karts, chacune des files devant se tenir dans les couloirs tracés sur la piste. Toute sortie de couloir pourra être sanctionnée par les Commissaires Sportifs, à raison d'une pénalité en temps de 3 secondes pour une sortie partielle du couloir et de 10 secondes pour une sortie intégrale du couloir. Tout **non-respect** dépassement de la vitesse d'approche vers la Ligne de départ pourra être sanctionné par les Commissaires Sportifs, à raison d'une pénalité en temps d'1 seconde par km/h excédentaire, la pénalité maximale absolue étant de 10 secondes. Durant la phase d'approche, les feux seront au rouge. Les karts maintiendront leur position jusqu'à ce que le signal de départ soit donné. S'il est satisfait de la formation, le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve donnera le départ en éteignant les feux rouges. S'il n'est pas satisfait de la procédure, il allumera le feu orange, lequel signifiera qu'un Tour de Formation supplémentaire devra être effectué.

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

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

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

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

Rolling starts for direct drive karts with or without clutches

At the end of the Formation Lap, Drivers will proceed forward at a reduced **and constant** speed or, if the circuit is equipped with a speed control system, at a speed of 30 kph minimum to 50 kph maximum towards the Starting Line, lined up in two lines of karts, and each line shall remain within the lanes marked on the track. A Driver crossing the lanes is liable to be sanctioned by the Stewards, on the basis of a time penalty of 3 seconds for partly crossing the lanes and of 10 seconds for completely getting out of the corridor. A Driver **overspeeding failing to respect the required speed** during the approach to the start Line is liable to be sanctioned by the Stewards, on the basis of a time penalty of 1 second per extra km/h, with a maximum penalty of 10 seconds. When the karts approach, the red lights will be on. Karts must maintain their position until the start signal is given.

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

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.