



DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **01/01/2012**
Publié le **16/12/2011**

Implementation: **01/01/2012**
Published on **16/12/2011**

CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA FIA INTERNATIONAL SPORTING 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 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.

Pour la discipline du karting, les concurrents et les conducteurs qui désirent prendre part à une épreuve nationale à l'étranger, dans laquelle la participation de licenciés d'autres ASN que celle qui l'autorise est admise, devront être titulaires d'une licence internationale FIA. L'acceptation par un organisateur de l'engagement d'un concurrent ou d'un conducteur étranger non titulaire d'une licence internationale FIA constituera une faute qui, portée à la connaissance de l'ASN qui autorise l'épreuve nationale concernée, sera sanctionnée par une amende dont le montant sera laissé à l'appréciation de l'ASN qui autorise l'épreuve nationale concernée.

Dans le cas où l'adite l'épreuve nationale ferait partie d'un championnat ou série nationaux, les Concurrents licenciés étrangers ne seront pas admis à comptabiliser de points au classement des dits championnat ou série. L'attribution des points au classement des dits championnat ou série devra être effectuée sans prise en compte des concurrents licenciés étrangers.

Toute épreuve nationale doit être inscrite au Calendrier national de l'ASN qui l'autorise.

Les concurrents et les conducteurs qui désirent prendre part à une compétition nationale à l'étranger ne pourront le faire qu'avec l'autorisation préalable de leur ASN.

Cette autorisation pourra revêtir toute forme que l'ASN intéressée jugera convenable : apposition de son visa sur le bulletin d'engagement, remise au concurrent ou au conducteur d'une autorisation spéciale pour une épreuve déterminée, ou d'une autorisation plus générale (pour un ou plusieurs pays, pour une période déterminée ou pour toute la durée de validité de la licence considérée).

L'acceptation par un organisateur de l'engagement d'un concurrent ou d'un conducteur étranger non soumis à l'autorisation préalable de l'ASN dont ils sont licenciés constituera une faute qui, portée à la connaissance de l'ASN qui autorise l'épreuve nationale concernée, sera sanctionnée par une amende dont le montant sera laissé à l'appréciation de l'ASN qui autorise l'épreuve nationale concernée.

Il est rappelé que les ASN ne peuvent délivrer d'autorisation à leurs licenciés que pour des épreuves régulièrement inscrites au Calendrier national d'une ASN.

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

DECISIONS OF THE FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

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 Entrants 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.

In the karting discipline, any competitors and drivers wishing to take part in a national event abroad in which the participation of licence holders from ASNs other than the one that issued them is admitted, must be holders of an international FIA licence. Should an organiser accept the entry of a foreign competitor or driver who does not hold an international FIA licence this will constitute an infringement, which, when brought to the attention of the ASN authorizing the national event concerned, shall be punished by a fine, the amount of which shall be left to the discretion of the ASN that authorizes the national event concerned. If the said national event forms part of a national championship or series, Entrants who are foreign licence-holders will not be eligible to score points in the classification of the said championship or series.

The allocation of points in the ranking of the said championship or series must be done without taking the competing foreign licence holders into account.

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

Competitors and drivers who wish to take part in a national competition organised abroad can only do so with the approval of their own ASN.

This authorisation shall be given by the ASN concerned in such form as they might deem convenient, by stamping the entry form, issuing the competitor and/or driver a special permit for a specific event, or a more general permit (for one or several countries, for a given period or for the whole period of validity of the licence concerned).

Should an organiser accept the entry of a foreign competitor and/or driver who has no authorisation from the ASN which issued them with their licence or licences, that organiser would be committing an infringement which, when brought to the attention of the ASN authorizing the national event concerned, shall be punished by a fine, the amount of which shall be left to the discretion of the ASN that authorizes the national event concerned.

It should be noted that authorisations may only be given by ASNs to their licence-holders for declared events entered on the national Calendar of a ASN.

Notwithstanding the fifth paragraph above, professional Entrants 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



CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA
FIA INTERNATIONAL SPORTING CODE

que les licenciés nationaux de ces pays, des Concurrents ou Pilotes 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 Pilote 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 Pilotes, 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 Pilote requis pour participer à l'épreuve.

47. Licence

a) Une licence est un certificat d'enregistrement délivré à toute personne morale ou physique (pilote ou Concurrent, constructeur ou équipe, officiel de course, organisateur, circuit, etc.) désirant participer ou prenant part à un titre quelconque à des compétitions ou à des tentatives de record régies par le présent Code. Le licencié est réputé connaître les textes du présent Code et doit en respecter les prescriptions. Le principe applicable, dans tous les cas est que tout candidat répondant aux critères d'attribution d'une licence en vertu du présent Code, des règles sportives et techniques applicables et de la Charte de bonne conduite est en droit d'obtenir une licence.

Nul ne peut prendre part à une compétition, établir ou battre un record, s'il n'est détenteur d'une licence de la FIA délivrée par son ASN de tutelle, ou d'une licence de la FIA délivrée par une ASN autre que son ASN de tutelle avec l'assentiment de son ASN de tutelle (voir Article 110).

Dans le cas d'un Concurrent ou Pilote professionnel tel que défini à l'Article 18 du présent Code, l'ASN de tutelle peut être également l'ASN du pays de l'U.E. dont le licencié est de bonne foi résident permanent.

Toute licence de la FIA délivrée par une ASN est valable pour une épreuve internationale suivant le degré approprié de cette licence à condition qu'elle soit inscrite au Calendrier Sportif International. La licence de la FIA doit être renouvelée tous les ans, à partir du 1^{er} janvier de chaque année.

Chaque ASN délivrera les licences conformément aux règlements de la FIA.

La licence peut être délivrée sous un pseudonyme; mais nul ne peut faire usage de deux pseudonymes.

La délivrance ou le renouvellement de la licence peut donner lieu à la perception d'un droit.

Une ASN peut délivrer une licence à un étranger appartenant à un pays non encore représenté à la FIA avec l'accord préalable de la FIA. La liste des licences délivrées dans ces conditions sera tenue à jour au Secrétariat de la FIA.

place in EU or comparable countries on the same basis as nationals of those countries.

Within that context, a professional Entrant 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 Entrants 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.

47. Licence

a) A licence is a certificate of registration issued to any person or body (drivers, Entrants, manufacturers, teams, race officials, organisers, circuits etc.) wishing to participate or taking part, in any capacity whatsoever, in competitions or record attempts governed by the present Code. The licence-holder is deemed to be acquainted with the texts of the present Code, and must comply with its provisions. The principle that will apply in all cases is that any applicant who qualifies for a licence within the terms of the present Code, the applicable sporting and technical rules and the Code of good standing shall be entitled to such a licence.

No one may take part in a sporting event, set or break a record, if he does not possess an FIA licence issued by his parent ASN, or an FIA licence issued by an ASN other than his parent ASN with the consent of his parent ASN (see Article 110).

In the case of a professional Entrant or Driver as defined by Article 18 of this Code, a parent ASN may also be the ASN of the E.U. country of which the licence-holder is a bona fide permanent resident.

An FIA international licence issued by an ASN is valid for international events appropriate to the level of such licence provided that they are entered on the International Sporting Calendar. The FIA licence must be renewed annually from the 1st of January of each year.

Each ASN shall issue licences in compliance with the FIA regulations.

The licence can be issued under a pseudonym, but no one may make use of two pseudonyms.

A charge may be made for the issue or the renewal of a licence.

An ASN can issue a licence to a foreigner belonging to a country not yet represented on the FIA with the FIA's prior agreement. A list of licences issued under these conditions shall be kept at the Secretariat of the FIA.



CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA
FIA INTERNATIONAL SPORTING CODE

Tout membre de la FIA lors de son admission, devra prendre l'engagement de reconnaître et d'enregistrer les licences ainsi délivrées.

La Super-licence internationale est établie et délivrée par la FIA au candidat qui est déjà titulaire d'une licence nationale et qui en ferait la demande. Elle est obligatoire dans certains Championnats internationaux de la FIA dans les conditions établies par chaque règlement. A cet effet, les candidats à la Super-licence FIA devront présenter chaque année leur demande en signant les formulaires de candidature spécialement établis à cet effet. Elle doit être renouvelée chaque année. La FIA a le droit de refuser la délivrance d'une Super-licence notamment si le candidat ne répond pas aux règles de bonne conduite définies dans la Charte de bonne conduite de la FIA annexée au présent Code (annexe B), et doit motiver son refus. Le document de la Super-licence reste la propriété de la FIA qui la remettra à chaque titulaire. La suspension ou le retrait de la licence résultant d'une sanction exclut temporairement ou définitivement son titulaire des Championnats de la FIA pour la durée d'une telle suspension ou d'un tel retrait.

La commission d'une infraction de la route, constatée par une autorité de police nationale, est constitutive d'une infraction au présent Code si cette infraction est grave, a mis en danger autrui ou est contraire à l'image du sport automobile ou aux valeurs défendues par la FIA.

Le titulaire de la Super-licence ayant commis une telle infraction de la route pourra faire l'objet des mesures suivantes :

- avertissement par la FIA ;
- obligation d'accomplir des activités d'intérêt général ou retrait temporaire ou définitif de sa Super-licence.

b) Les licences nationales délivrées par une ASN de l'U.E. ou l'ASN d'un pays assimilé selon décision de la FIA, à des concurrents ou pilotes professionnels, tels que définis à l'Article 18 du présent Code, permettront à leur titulaire de prendre part à des épreuves nationales se déroulant dans les pays de l'U.E. (ou assimilés selon décision de la FIA) sans nécessiter d'autorisation spéciale, **sous réserve de l'obligation faite en Karting aux conducteurs et aux concurrents de disposer d'une licence internationale FIA (voir Article 18)**. De telles licences nationales de compétition comporteront un drapeau de l'U.E.

Chaque ASN de l'U.E. ou d'un pays assimilé selon décision de la FIA garantira que les conditions d'assurance prennent en compte ce règlement.

Un tel Concurrent ou Pilote professionnel sera soumis à la juridiction de l'ASN du pays dans lequel il participe à une compétition, ainsi qu'à celle de l'ASN qui lui délivre la licence. Toute suspension d'une telle licence sera publiée dans le Bulletin Officiel du Sport Automobile de la FIA.

110. Droit de délivrer des licences

Chaque ASN a le droit de délivrer des licences:

- 1) à ses nationaux;
- 2) aux nationaux des pays représentés à la FIA, aux conditions obligatoires:
 - a) que leur ASN d'origine donne son accord à cette délivrance, qui ne pourra intervenir qu'une fois par an et dans des cas particuliers;
 - b) que ceux-ci puissent justifier auprès de leur ASN de tutelle (pays de leur passeport) d'une preuve de résidence permanente dans l'autre pays (**toute personne ayant moins de 18 ans au**

Each Club or Association must, at the time of its admission to the FIA, undertake to recognise and keep a register of licences thus issued.

The International Super Licence is drawn up and issued by the FIA to those candidates who are already holders of a national licence and who apply for it. It is compulsory for certain FIA International Championships under the conditions specified by each set of regulations. To this effect the candidates for an FIA Super Licence must complete and sign the relevant application form. It must be renewed every year. The FIA reserves the right to refuse the issuing of a Super Licence, in particular if the candidate does not satisfy the rules of good standing defined in the FIA Code of good standing appended to the present Code (Appendix B), and shall give reasons for any such refusal. The Super Licence document remains the property of the FIA which will deliver it to each holder. The suspension or withdrawal of a licence resulting from a sanction excludes its holder from the FIA Championships for the duration of such suspension or withdrawal.

The commission of a road traffic offence, officially established by a national police authority, constitutes an infringement of the present Code if this offence is serious, has placed others in danger, or is contrary to the image of motor sport or to the values defended by the FIA.

A Super Licence holder who has committed such a road traffic offence may:

- be given a warning by the FIA,
- be placed under the obligation to accomplish some work of public interest or have his Super Licence temporarily or definitively withdrawn.

*b) National licences issued by an E.U. ASN or ASN of a comparable country by decision of the FIA, to professional competitors or drivers, as defined by Article 18 of the present Code, will allow their holders to take part in national events taking place in E.U. countries (or comparable country by decision of the FIA) without the need for special authorisation, **subject to the obligation in Karting for the drivers and competitors to hold an international FIA licence (see Article 18)**. Such national competition licences will feature an E.U. flag.*

Each E.U. ASN or ASN of a comparable country by decision of the FIA will ensure that insurance arrangements take these regulations into account.

Such a professional competitor or driver will be subject to the jurisdiction of the ASN of the country where he is competing, and to that of the ASN which issued his licence.

Any decision to suspend such a licence will be published in the FIA Official Motor Sport Bulletin.

110. Right of issuing licences

Each ASN shall be entitled to issue licences

- 1) to its nationals;
- 2) to the nationals of other countries represented on the FIA, in compliance with the following statutory conditions:
 - a) that their parent ASN gives its prior agreement to the issuing which may only take place once a year and in special cases;
 - b) that they can produce for their parent ASN (the country of their passport) a permanent proof of residence in the other country (**any person aged less than 18 years on the day of the**



**CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA
FIA INTERNATIONAL SPORTING CODE**

jour de la demande de licence devra également justifier d'une attestation de scolarisation permanente dans l'autre pays) ;

c) sous réserve que l'ASN d'origine se soit vu restituer la licence délivrée.
Toute personne autorisée par son ASN de tutelle à demander des licences à une autre ASN ne doit être titulaire d'aucune licence de son ASN de tutelle valable pour l'année en cours.
Exceptionnellement, les apprentis bona fide d'une école de pilotage reconnue par une ASN peuvent participer jusqu'à deux épreuves nationales organisées par cette école, à la condition impérative d'avoir obtenu l'accord de leur ASN de tutelle et celui de l'ASN d'accueil, auquel cas ils devront déposer leur licence d'origine auprès de l'ASN d'accueil qui délivrera alors une licence valable pour l'épreuve. A la fin de l'épreuve/des épreuves, la licence d'origine sera rendue en échange de cette licence.
Néanmoins, si pour des raisons très particulières un licencié était amené à demander un changement de nationalité de licence dans l'année en cours, il ne pourrait le faire qu'avec l'accord de son ASN de tutelle après que celle-ci a récupéré la licence d'origine.

Une ASN peut aussi délivrer une licence à un étranger appartenant à un pays non encore représenté à la FIA mais sous réserve d'informer immédiatement la FIA de son intention de la délivrer, la FIA faisant connaître aussitôt s'il y a ou non raison de la refuser. L'ASN devra aviser la FIA de chaque refus opposé à une demande de cette nature.

request must provide an attestation that they are in full-time education in the other country);

c) that their parent ASN has recovered the licence originally issued.
No person authorised by their parent ASN to apply for a licence from some other ASN shall hold a licence from their parent ASN valid for the current year.
Exceptionally bona fide students at an ASN recognised competition driving school may take part in up to two national events organised by that school on the strict condition that they have the agreement of both their parent ASN and the host ASN. In such cases their original licence must be lodged with the host ASN who will then issue a suitable licence for the event. This licence will be exchanged for their original licence at the conclusion of the event(s).
If for very special reasons however a licence-holder wishes to change the nationality of his licence during the current year, he would only be able to do so after having obtained his parent ASN's consent and once his old licence has been taken back by his parent ASN.
An ASN may also grant a licence to a foreigner belonging to a country not yet represented on the FIA but only on condition that the FIA is immediately informed of the intention to do so, in which case the FIA will at once state if there is any reason why such a licence should not be granted. An ASN shall advise the FIA of any refusal on its part to comply with a request of this nature.

DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **immédiate**
Publié le **20/03/2012**

DECISIONS OF THE FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Implementation: **immediate**
Published on **20/03/2012**

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

Championnat. Si le candidat ne participe pas à toutes les Épreuves du Championnat, le montant de la caution sera partagé entre les Organisateurs.

14) Le nombre des engagés au Championnat sera limité à 34. 20 inscriptions supplémentaires, de Pilotes originaires de la région Asie-Pacifique, seront admises aux Épreuves 2 et 5. Les candidatures de participation au Championnat devront être soumises à la CIK-FIA entre le 5 et le 23 mars (pour l'Épreuve 2) et entre le 30 juillet et le 20 août (pour l'Épreuve 5) au moyen du formulaire d'engagement disponible sur www.cikfia.com et devront être accompagnées des copies des licences et droits d'engagement à l'ordre de la FIA. Les engagements seront sélectionnés en fonction de leur ordre d'arrivée au Secrétariat de la CIK-FIA, sous réserve du respect de la procédure d'engagement.

PILOTES ADMIS

15) Les Pilotes 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.

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 un minimum de 2 Épreuves de Championnat, Coupe ou Trophée de la CIK-FIA au cours des 24 mois précédant la date de clôture des engagements.

16b) En cours de Championnat, chaque Concurrent dûment engagé pourra substituer chaque Pilote qu'il aura inscrit au maximum une fois. Les changements devront être effectués au plus tard 48 heures après une Épreuve pour entrée en vigueur dès l'Épreuve suivante. Si le Pilote remplaçant était déjà inscrit au Championnat par un autre Concurrent, ce dernier devra confirmer par écrit qu'il libère son Pilote.

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

17) Le Championnat est réservée aux karts de KF1, tels que définis par le Règlement Technique.

18) Le Concurrent doit inscrire une combinaison de châssis, moteurs et pneumatiques pour le Championnat. La marque de moteurs devra être choisie parmi les marques spécifiquement inscrites comme fournisseurs pour le Championnat. Une liste provisoire des engagés sera publiée par la CIK-FIA. Elle sera officialisée sept jours plus tard. Dans ce délai, seuls seront permis les changements de matériel (châssis et/ou moteur) déclarés par les Concurrents des Pilotes. Les changements éventuels devront être signalés, par fax uniquement, au Secrétariat de la CIK-FIA. Aucun changement de matériel **châssis et/ou pneus** ne sera autorisé après l'officialisation de la liste. **Un changement de marque de moteurs sera autorisé en cours de Championnat, à la condition d'être déclaré à l'administration de la CIK-FIA dans les 48 heures suivant une Épreuve pour entrée en vigueur.**

Championship. If the applicant does not participate in all the Events of the Championship, the amount of the deposit will be divided between the Organisers.

14) The number of entries in the Championship will be limited to 34. 20 additional entries, of Drivers originating from the Asia-Pacific region, will be admitted to Events 2 and 5. Applications to participate in the Championship shall be submitted to the CIK-FIA between 5 and 23 March (for Event 2) and between 30 July and 20 August (for Event 5) by means of the entry form available on www.cikfia.com and must be accompanied by copies of the licences and entry fee to the order of the FIA. Entries will be selected according to their order of arrival at the CIK-FIA Secretariat, subject to the respect of the entry procedure.

ELIGIBLE DRIVERS

15) Drivers holding a CIK-FIA Grade A International Licence, issued by their ASN affiliated 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), having participated in at least 2 CIK-FIA Championship, Cup or Trophy Event during the 24 mois prior to the closing date of entries.

16b) During the Championship, each Entrant officially entered will have the possibility to substitute each of his entered Drivers once at the most. The changes shall be carried out at the latest 48 hours after an Event in order to be effective as of the following Event. If the replacing Driver had already been entered in the Championship by another Entrant, the latter shall confirm in writing that he is freeing his Driver.

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

17) The Championship is reserved for KF1 karts, as defined by the Technical Regulations.

*18) The Entrant must enter one chassis, engines and tyres combination for the Championship. The engine make shall be chosen among the makes specifically entered as suppliers for the Championship. A provisional entry list will be published by the CIK-FIA. It will be made official seven days after. During this period, only changes of equipment (chassis and/or engine) declared by the Drivers' Entrants will be authorised. Possible changes must be notified, by fax only, to the CIK-FIA Secretariat. No changes of equipment **chassis and/or tyres** will be allowed once the list has been made official. **One change of engine make will be authorised during the course of the Championship, subject to being declared to the CIK-FIA Administration within 48 hours after an Event in order to be effective as of the following Event.***

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

dès l'Épreuve suivante.

19) 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 (ceux qui lui auront été attribués par tirage au sort **selon les dispositions du Règlement de Distribution des Moteurs de KF1**).
Trains de pneus «slick»: 3, de la marque avec laquelle le Pilote est inscrit au Championnat.

Voir Article 5 du Règlement de Distribution des Pneus.

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

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

Nombre de châssis: 2 (les 2 marqués aux Vérifications Techniques).
Nombre de moteurs: 2 (les 2 marqués aux Vérifications Techniques).
Trains de pneus «slick»: 1 pour les Essais Qualificatifs du samedi et les Courses 1 & 2 ;
1 pour les Essais Qualificatifs du dimanche et les Courses 3 & 4.
Trains de pneus «slick» pour l'Épreuve 2 et l'Épreuve 5:
1 pour les Essais et Manches Qualificatifs du samedi + 1 pour les Courses 1 & 2 ;
1 pour les Essais et Manches Qualificatifs du dimanche + 1 pour les Courses 3 & 4.
Trains de pneus «pluie»: 2 (par jour de course).

Voir Article 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.

21) 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 autorisée

19) 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 (the ones allocated to him by drawing lots **according to the provisions of the Regulations for the Distribution of KF1 Engines**).
Sets of «slick» tyres: 3, of the make with which the Driver is entered in the Championship.

See Article 5 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.

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

Number of chassis: 2 (the 2 marked at Scrutineering).
Number of engines: 2 (the 2 marked at Scrutineering).
Sets of «slick» tyres: 1 for Saturday's Qualifying Practice and Races 1 & 2 ;
1 for Sunday's Qualifying Practice and Races 3 & 4.
Sets of «slick» tyres for Event 2 and Event 5:
1 for Saturday's Qualifying Practice and Heats + 1 for Races 1 & 2 ;
1 for Sunday's Qualifying Practice and Heats + 1 for Races 3 & 4.
Sets of «wet» tyres: 2 (per day of racing).

See Article 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.

21) 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 authorised*

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.

SÉCURITÉ GÉNÉRALE

22) Article 2.14 des Prescriptions Générales.

DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

23) L'Épreuve se composera au moins d'Essais non-Qualificatifs, d'Essais Qualificatifs et d'une phase finale. Des Manches Qualificatives pourront être ajoutées au programme des Épreuves 2 et 5; leur déroulement sera conforme à l'Article 18 C des Prescriptions Spécifiques et fera l'objet d'un point spécifique dans le Règlement Particulier de l'Épreuve.

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

b) Essais Qualificatifs: Article 18 B des Prescriptions Spécifiques.
Une séance sera organisée le samedi matin pour déterminer la grille de départ de la Course 1. Une seconde séance sera organisée le dimanche matin pour déterminer la grille de départ de la Course 3.

c) Phases finales: 34 Pilotes disputeront les deux phases finales, sur une distance totale de 100 km, qui se déroulera selon le schéma suivant: Course 1, Course 2, Course 3 et Course 4.

* Course 1 et Course 2 le samedi; Course 3 et Course 4 le dimanche.

* Course 1 et Course 3 (25 km chacune): positions de départ selon le classement des Essais Qualificatifs du samedi pour la Course 1 et du dimanche pour la Course 3.

* Course 2 et Course 4 (25 km chacune): positions de départ respectivement déterminées par le classement des Course 1 et Course 3. Les Pilotes non-partants en Course 1 ou en Course 3 ou exclus en Course 1 ou Course 3 occuperont les dernières places sur la grille.

GRILLES DE DÉPART

24) Article 2.19 des Prescriptions Générales.

PROCÉDURE DE DÉPART

25) Article 2.20 des Prescriptions Générales.

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.

GENERAL SAFETY

22) Article 2.14 of the General Prescriptions.

RUNNING OF THE EVENT

23) The Event will comprise non-Qualifying Practice, Qualifying Practice and a final phase as a minimum. Qualifying Heats may be added to the programme of Events 2 and 5; they will be held in accordance with the provisions of Article 18 C of the Specific Prescriptions and will be the subject of a specific point in the Supplementary Regulations of the Event.

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

b) Qualifying Practice: Article 18 B of the Specific Prescriptions.
A session will be organised on the Saturday morning to determine the starting grid of Race 1. A second session will be organised on the Sunday morning to determine the starting grid of Race 3.

c) Final phases: 34 Drivers will compete in the two final phases over a total distance of 100 km, which will be run according to the following format: Race 1, Race 2, Race 3 and Race 4.

* Race 1 and Race 2 on Saturday; Race 3 and Race 4 on Sunday.

* Race 1 and Race 3 (25 km each): starting positions according to the classification of Saturday's Qualifying Practice for Race 1 and of Sunday's for Race 3.

* Race 2 and Race 4 (25 km each): starting positions respectively determined by the classification of Race 1 and of Race 3. Drivers who do not take the start in Race 1 or in Race 3 or excluded from Race 1 or Race 3 will occupy the last places on the grid.

STARTING GRIDS

24) Article 2.19 of the General Prescriptions

STARTING PROCEDURE

25) Article 2.20 of the General Prescriptions.

DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **immédiate**
Publié le **21/03/2012**

DECISIONS OF THE FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Implementation: **immediate**
Published on **21/03/2012**

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

RÈGLEMENT DE DISTRIBUTION DES MOTEURS EN KF1

Distribution des moteurs dans le Championnat du Monde KF1 de Karting de la CIK-FIA

La CIK-FIA fera appliquer un système de distribution des moteurs qui garantira la disposition et l'utilisation des moteurs d'une qualité constante.

GÉNÉRALITÉS: Le Constructeur de moteurs sera tenu d'annoncer à la CIK-FIA chaque modèle et type de moteur choisi.

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

INSCRIPTION: Tout Constructeur de moteurs désirant participer à la Distribution des moteurs dans le Championnat du Monde CIK-FIA doit s'inscrire auprès de l'Administration de la CIK-FIA au moyen du formulaire prévu à cet effet avant le 10 février. Par son inscription, il s'engage à fournir au minimum 10 moteurs strictement identique si 4 Pilotes au moins ont sélectionné sa marque et 2 moteurs supplémentaires pour chaque autre Pilote engagé avec sa marque.

MONTAGE: Le montage des moteurs sur les châssis doit se faire obligatoirement au Parc d'Assistance «Départ».

DÉMONTAGE: Le démontage des moteurs des châssis doit se faire obligatoirement au Parc d'Assistance «Arrivée».

INFRACTION: Toute infraction entraîne obligatoirement (selon les dispositions du Code Sportif International) l'exclusion du Pilote pour toute la manifestation.

DÉPÔT: Le dépôt des moteurs au Parc d'Assistance sera effectué par les Constructeur de moteurs avant le début des Essais non-Qualificatifs. Les Constructeurs de moteurs présenteront une seule spécification par type de moteur. Les moteurs seront stockés sur des supports mobiles fournis par les Constructeurs de moteurs.

DISTRIBUTION: La distribution des moteurs se fera dans le Parc d'Assistance «Départ», en présence et sous la responsabilité d'un Mécanicien désigné par le Constructeur de moteurs.

La distribution des moteurs aura lieu par tirage au sort avant les Essais Non-Qualificatifs, en présence du Délégué Technique CIK-FIA.

Après attribution par tirage au sort, les moteurs seront marqués du numéro du Pilote par le Mécanicien désigné par le Constructeur de moteurs et/ou le personnel du Parc d'Assistance.

NOMBRE MAXIMUM DE MOTEURS PAR PILOTE:

- 2 moteurs.

- Tous les moteurs pour les Essais et la phase finale seront stockés au Parc d'Assistance, et toute intervention mécanique nécessaire sera effectuée par le Mécanicien désigné par le Constructeur sous le contrôle d'un Commissaire Technique.

REGULATIONS FOR THE DISTRIBUTION OF ENGINES IN KF1

Distribution of engines in the CIK-FIA KF1 World Karting Championship

The CIK-FIA will apply a system of distribution of engines that will guarantee the availability and use of engines of a constant quality.

GENERAL: The engine Manufacturer will be compelled to announce to the CIK-FIA each model and type of engine chosen.

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

ENTRY: Any engine Manufacturer wishing to participate in the Distribution of engines in the CIK-FIA World Championship must enter before 10 February at the Administration of the CIK-FIA by means of the form provided for this purpose. By entering, he undertakes to supply as a minimum 10 strictly identical engines if 4 Drivers or more have selected his brand and 2 extra engines for each additional Driver entered with his brand.

FITTING: The fitting of engines on chassis shall be carried out in the "Start" Servicing Park.

STRIPPING: The stripping of engines from chassis shall be carried out in the "Arrival" Servicing Park.

INFRINGEMENT: Any infringement shall entail the exclusion of the Driver from the whole meeting (pursuant to the provisions of the International Sporting Code).

STOCKING: The engines will be stocked in the Servicing Park by the engine Manufacturers before the start of non-Qualifying Practice. Engine Manufacturers will present only one specification per type of engine. Engines will be stored on mobile supports supplied by the engine Manufacturers.

DISTRIBUTION: Engines will be distributed in the "Start" Servicing Park, in the presence and under the responsibility of a Mechanic designated by the engine Manufacturer.

The distribution of engines will be carried out by random draw before Non-Qualifying Practice, in the presence of the CIK-FIA Technical Delegate.

After the allocation of the engines by random draw, the Driver's number will be marked on them by the Mechanic designated by the engine Manufacturer and/or the Servicing Park staff.

MAXIMUM NUMBER OF ENGINES PER DRIVER:

- 2 engines.

- All the engines for Practice and the final phase will be stored in the Servicing Park, and any necessary mechanical intervention will be carried out by the Mechanic designated by the Manufacturer, under the supervision of a Scrutineer.

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

CHANGEMENT: Aucun changement de moteur ne sera autorisé. Les Commissaires Sportifs pourront cependant décider d'interchanger les moteurs et/ou accessoires entre plusieurs Pilotes de la même marque.

CHANGE: No change of engine will be authorised. The Stewards can however decide to interchange engines and/or accessories between several Drivers of the same make.

DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **immédiate**
Publié le **20/03/2012**

DECISIONS OF THE FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Implementation: **immediate**
Published on **20/03/2012**

PROCÉDURE DE PESAGE WEIGHING PROCEDURE

PROCÉDURE DE PESAGE

- a) Après les Essais Qualificatifs, les Manches Qualificatives et les courses de la phase finale, chaque kart franchissant la Ligne sera pesé. Si le kart ne peut arriver jusqu'à la Zone du Pesage par ses propres moyens, il sera placé sous le contrôle exclusif des Commissaires de Piste, qui l'y conduiront ou l'y feront conduire, et le Pilote devra se rendre à la Zone de Pesage dès son retour aux stands afin que son poids soit établi.
- b) À l'issue des Essais Qualificatifs, le Pilote et son kart seront pesés simultanément puis séparément. Si, pour des raisons de force majeure, le Pilote n'était pas en mesure de se présenter à la balance au terme d'une Manche Qualificative ou d'une course de la phase finale, son kart serait pesé seul et au poids du kart serait ajouté celui du Pilote enregistré à l'issue des Essais Qualificatifs.
- c) Aucune matière ou substance solide, liquide, gazeuse ou de quelque nature que ce soit, ne pourra être ajoutée à un kart, y être posée ou en être ôtée avant le Pesage (sauf par un Commissaire Technique dans le cadre de ses activités officielles).
- d) Seuls les Commissaires Techniques et les Officiels peuvent pénétrer dans la Zone du Pesage. Aucune intervention, quelle qu'elle soit, n'est autorisée dans cette Zone, à moins qu'elle n'ait été permise par ces Officiels.
- e) Un kart ou un Pilote ne peuvent pas quitter la Zone du Pesage sans l'autorisation du Délégué Technique de la CIK-FIA (ou du Commissaire Technique).
- f) Toute infraction aux présentes dispositions relatives au Pesage des karts pourra entraîner l'exclusion du **Pilote et du kart concernés.**
- g) L'Organisateur disposera la balance sous un abri à l'entrée du Parc Assistance «Arrivée» et devra prévoir un personnel suffisant pour assurer la mise en place du kart sur la balance. Les Mécaniciens seront tenus à l'écart des karts jusqu'à ce que la Procédure de Pesage de leur kart soit terminée.
- h) Si le poids d'un Pilote et de son kart est inférieur à celui spécifié dans le Règlement Technique, le résultat sera communiqué par écrit au Concurrent, et le kart et son Pilote seront exclus **des de la séance d'Essais Qualificatifs ou de la Manche Qualificative concernées ou, s'agissant d'une Course de phase finale, au minimum classés dernier (le cas échéant, sans attribution de point au Championnat)** de la course concernées.
- i) L'Organisateur devra prévoir des poids certifiés pour le calibrage de la balance.

WEIGHING PROCEDURE

- a) After Qualifying Practice, the Qualifying Heats and the races of the final phase, each kart crossing the Line will be weighed. If the kart is unable to reach the Weighing Area by its own means it will be placed under the exclusive control of Marshals, who will take it there or have it taken there, and the Driver shall report to the Weighing Area as soon as he returns to the pits so that his weight may be established.
- b) At the end of Qualifying Practice, the Driver and his kart will be weighed simultaneously then separately. Should for reasons of force majeure the Driver be unable to go to the scales at the end of a Qualifying Heat or of a race of the final phase, his kart would be weighed on its own and the Driver's weight registered after Qualifying Practice would be added to that of the kart.
- c) No solid, liquid or gaseous matter or substance of any nature whatsoever may be added to a kart, placed on it or removed from it before Weighing (except by a Scrutineer within the framework of his official duties).
- d) Only Scrutineers and Officials may penetrate in the Weighing Area. No intervention whatsoever is allowed in that Area unless it has been authorised by these Officials.
- e) A kart or a Driver are not allowed to leave the Weighing Area without the authorisation of the CIK-FIA Technical Delegate (or Scrutineer).
- f) Any infringement to these provisions relating to the Weighing of karts may entail the exclusion of **imposition of a penalty on** the Driver and kart concerned.
- g) The Organiser shall place the scales under a shelter at the entrance to the «Finish» Servicing Park and must provide for sufficient personnel to ensure the placing of the kart on the scales. Mechanics will be kept away from the karts until the Weighing Procedure of their karts is over.
- h) If the weight of a Driver and of his kart is under that specified in the Technical Regulations, the result will be communicated in writing to the Entrant, and the kart and its Driver will be excluded from **the** Qualifying Practice **session or from** the Qualifying Heat **or the Race** concerned **or, in the case of a final phase Race, as a minimum classified last (without allocation of any Championship points, if applicable).**
- i) The Organiser must provide for certified weights for the calibration of the scales.

DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **immédiate**
Publié le **20/03/2012**

DECISIONS OF THE FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

*new text = **text in bold underlined***

Implementation: **immediate**
Published on **20/03/2012**

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES GENERAL PRESCRIPTIONS

2.20bis - Neutralisation d'une Manche Qualificative ou d'une Course (Circuits courts)

a) Le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve pourra décider de neutraliser une Manche Qualificative ou une Course. Cette procédure ne sera utilisée qu'en cas d'encombrement de la Piste ou si des Pilotes ou des Officiels courent un danger physique immédiat, dans des circonstances ne justifiant néanmoins pas l'arrêt de la Manche Qualificative ou de la Course.

b) Quand l'ordre sera donné de neutraliser la Manche Qualificative ou la Course, tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux jaunes agités et un panneau «SLOW» (panneau de couleur jaune, avec inscription «SLOW» en noir), qui seront maintenus jusqu'à la fin de la neutralisation. Les feux orange clignotants seront allumés à hauteur de la Ligne.

c) Tous les karts en course devront se mettre en file derrière le kart de tête et il sera absolument interdit de dépasser. Les dépassements seront autorisés uniquement si un kart ralentit en raison d'un problème grave.

d) Le kart de tête donnera la cadence des tours de neutralisation, à une allure modérée et tous les autres karts devront rester en formation aussi serrée que possible.

e) Pendant la neutralisation, les karts pourront entrer en zone de réparations, mais ils ne pourront regagner la piste que lorsqu'ils y seront autorisés par un commissaire. Un kart regagnant la piste avancera à une vitesse modérée jusqu'à ce qu'il atteigne l'extrémité de la file de karts se trouvant derrière le kart de tête.

f) Lorsque le Directeur d'Épreuve ou le Directeur de Course décidera de mettre un terme à la neutralisation, il fera éteindre les feux orange clignotants, ce sera le signal pour les Pilotes que la Course sera relancée dès le passage suivant sur la Ligne. Dans le dernier tour de neutralisation, les panneaux «SLOW» seront maintenus et les drapeaux jaunes seront présentés immobiles.

g) À ce moment-là, le kart de tête continuera de donner la cadence, à une allure modérée. La relance de la Course sera indiquée par le Directeur d'Épreuve ou le Directeur de Course au moyen d'un drapeau vert agité à hauteur de la Ligne. Tant que les karts n'auront pas franchi la Ligne à la fin de la neutralisation de la Manche Qualificative ou de la Course, tout dépassement sera interdit. Au retour vers la Ligne, où sera agité un drapeau vert par le Directeur d'Épreuve ou le Directeur de Course, les Pilotes ne pourront accélérer qu'à hauteur de la ligne jaune précédant la Ligne. Les drapeaux jaunes et les panneaux «SLOW» aux postes de surveillance seront alors retirés et remplacés par des drapeaux verts agités. Ces drapeaux seront déployés pendant un tour au maximum.

h) Chaque tour accompli pendant la neutralisation sera compté comme un tour de course.

i) Si la course se termine alors que la neutralisation est en

2.20b - Neutralisation of a Qualifying Heat or a Race (Short circuits)

a) *The Clerk of the Course or the Race Director may decide to neutralise a Qualifying Heat or a Race. This procedure will be used only if the Track is obstructed, or if the Drivers or Officials are in immediate physical danger, but the circumstances are not sufficient to justify stopping the Qualifying Heat or Race.*

b) *When the order is given to neutralise the Qualifying Heat or Race, all observation posts will display waved yellow flags and a "SLOW" board (yellow board with the word "SLOW" written in black), which shall be maintained until the neutralisation is over. Flashing orange lights will be switched on at the Line.*

c) *All the competing karts must then line up behind the leading kart, and overtaking is strictly forbidden. Overtaking will be permitted only if a kart slows down because of a serious problem.*

d) *During the neutralisation laps, the leading kart will dictate the pace, at a moderate speed, and all the other karts must remain in as tight a formation as possible.*

e) *The karts may enter the repair zone during the neutralisation, but they may rejoin the track only when authorised to do so by a marshal. A kart rejoining the track shall proceed at an moderate speed until it reaches the end of the line of karts behind the leading kart.*

f) *When the Race Director or the Clerk of the Course decides to end the neutralisation, he will have the flashing orange lights switched off; this will be the signal to the Drivers that the Race is to resume next time the Line is crossed. In the last neutralisation lap, the "SLOW" boards will be maintained and the yellow flags will be shown immobile.*

g) *At that moment, the leading kart will continue to set the pace, at a moderate speed. The Race Director or the Clerk of the Course will signal the resumption of the Race by means of a waved green flag at the Line. Overtaking will remain prohibited until the karts have crossed the Line at the end of the neutralisation of the Qualifying Heat or Race. On approaching the Line, where a green flag will be waved by the Race Director or the Clerk of the Course, the Drivers may accelerate only after crossing the yellow line preceding the Line. The yellow flags and the "SLOW" boards at the observers' posts will then be withdrawn and replaced with waved green flags. These flags will be displayed for a maximum of one lap.*

h) *Each lap completed during the neutralisation will be counted as a racing lap.*

i) *If the race finishes during the neutralisation, the karts*

cours, les karts se verront présenter le drapeau à damier selon la procédure normale. Les dépassements seront autorisés uniquement si un kart ralentit en raison d'un problème grave.

2.20c - Reprendre une Course selon la procédure «SLOW»

Si une Course est suspendue en application de l'Article 2.21, la procédure de reprise sera effectuée selon une procédure « SLOW ».

Aux ordres du Directeur d'Épreuve, les Pilotes procéderont à un départ en situation de neutralisation pendant un tour ou plus.

Aux Postes de Commissaires de Piste seront présentés des panneaux «SLOW» accompagnés de drapeaux jaunes immobiles.

Si la formation est satisfaisante, le Directeur d'Épreuve ou de Course signalera la reprise de la Course au moyen d'un drapeau vert agité sur la Ligne. Il demeurera interdit de dépasser jusqu'à ce que les karts aient franchi la Ligne.

À l'approche de la Ligne, où un drapeau vert sera agité par le Directeur d'Épreuve ou de Course, les Pilotes pourront accélérer seulement après avoir franchi la ligne jaune précédant la Ligne.

Les drapeaux jaunes et les panneaux «SLOW» présentés aux Postes de Commissaires de Piste seront alors retirés et remplacés par des drapeaux verts agités. Ces drapeaux seront présentés pendant au maximum un tour.

2.21 - Arrêt Suspension de la Course ou des Essais

A. S'il devient nécessaire d'arrêter **de suspendre** la Course ou les Essais à cause de l'encombrement du circuit à la suite d'un accident ou parce qu'à ce moment les conditions atmosphériques ou d'autres raisons en rendent la poursuite dangereuse, le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve ordonnera qu'un drapeau rouge soit déployé sur la Ligne.

Simultanément, des drapeaux rouges seront déployés aux postes de Commissaires de Piste qui en seront munis. La décision d'arrêter **de suspendre** la course ou les essais ne pourra être prise que par le Directeur de Course (ou, s'il a dû s'absenter, par son adjoint) ou le Directeur d'Épreuve. Si le signal de cesser de courir est donné :

a) pendant les Essais: tous les karts réduiront immédiatement leur vitesse et rentreront lentement au Parc d'Assistance «Arrivée», et tous les karts abandonnés sur la piste en seront enlevés; **les Essais seront relancés dès que possible pour respecter l'horaire original des Essais :**

b) pendant les Manches Qualificatives: tous les karts devront immédiatement réduire leur vitesse et gagner l'entrée du Parc d'Assistance «Arrivée» ou s'immobiliser sur la piste à l'endroit désigné lors du Briefing, sachant que:

- le classement de la Manche sera le classement au terme du tour précédant celui au cours duquel le signal d'arrêt aura été donné,
- des karts ou des véhicules de secours pourront se trouver sur la piste,

will take the chequered flag as usual. Overtaking will be permitted only if a kart slows down because of a serious problem.

2.20c - Resuming a Race with the "SLOW" process.

If a Race is suspended under Article 2.21, the resuming procedure will be conducted with the "SLOW" process.

At the order of the Race Director, Drivers will proceed to start in a neutralised situation for one or more laps.

The Marshals' Posts will display "SLOW" boards with static yellow flags.

If the formation is satisfactory, the Race Director or the Clerk of the Course will signal the resuming of the Race by means of a waved green flag at the Line. Overtaking will remain prohibited until the karts have crossed the Line.

On approaching the Line, where a green flag will be waved by the Race Director or the Clerk of the Course, the Drivers may accelerate only after crossing the yellow line preceding the Line.

The yellow flags and the "SLOW" boards at the Marshals' Posts will then be withdrawn and replaced by waved green flags. These flags will be displayed for a maximum of one lap.

2.21 - Stopping-Suspending a Race or Practice

A. Should it become necessary to stop **suspend** the Race or Practice because the circuit is blocked by an accident or because weather or other conditions make it dangerous to continue, the Clerk of the Course or the Race Director shall order a red flag to be shown on the Line.

Simultaneously, red flags will be shown at marshals' posts provided with these flags. The decision to stop **suspend** the race or practice may be taken only by the Clerk of the Course (or, if he had to leave, by his deputy) or the Race Director. If the signal to stop racing is given:

a) during Practice: all karts shall immediately reduce speed and go back slowly to the «Finish» Servicing Park, and all karts abandoned on the track shall be removed; **Practice will be resumed as soon as possible to meet the original Practice time;**

b) during the Qualifying Heats: all karts will immediately reduce their speed and go to the «Finish» Servicing Park entrance or stop on the track at the place designated during the Briefing, considering that:

- the classification of the Heat will be the classification at the end of the lap prior to that during which the signal to stop was given,
- karts or rescue vehicles may be on the track,

- le circuit pourra être totalement obstrué à cause d'un accident,

- les conditions atmosphériques auront pu rendre le circuit impraticable à grande vitesse.

La procédure à suivre varie selon le nombre de tours complets effectués par le Pilote en tête de la Manche avant que le signal d'arrêt ne soit donné:

- moins de 75% de la distance prévue pour la Manche (arrondie au nombre entier supérieur de tours). Si **la Manche peut être reprise** un nouveau départ peut être donné, l'Article 2.22 s'appliquera;

- 75% ou plus de la distance prévue pour la Manche (arrondie au nombre entier supérieur de tours). Les karts seront directement dirigés vers le Parc Fermé et la Manche sera considérée comme s'étant terminée lorsque le kart de tête aura franchi la Ligne au terme du tour précédant celui au cours duquel le signal d'arrêt aura été donné;

c) pendant une Course de la phase finale: tous les karts devront immédiatement réduire leur vitesse et gagner l'entrée du Parc d'Assistance «Arrivée» ou s'immobiliser sur la piste à l'endroit désigné lors du Briefing, sachant que:

- le classement de la Course sera le classement au terme du tour précédant celui au cours duquel le signal d'arrêt de la Course aura été donné,
- des karts ou des véhicules de secours pourront se trouver sur la piste,
- le circuit pourra être totalement obstrué à cause d'un accident,
- les conditions atmosphériques auront pu rendre le circuit impraticable à grande vitesse.

B. La procédure à suivre varie selon le nombre de tours complets effectués par le Pilote en tête de la Course avant que le signal d'arrêt de la Course ne soit donné:

Cas A: moins de 2 tours. Aucun point ne sera attribué. Si **la Manche peut être reprise** un nouveau départ peut être donné, l'Article 2.22 Cas-A s'appliquera.

Cas B: plus de 2 tours mais moins de 75% de la distance prévue pour la Course (arrondie au nombre entier supérieur de tours). Si **la Manche peut être reprise** un nouveau départ peut être donné, l'Article 2.22 Cas-B s'appliquera. Dans le cas contraire, la moitié des points sera attribuée.

Cas C: 75% ou plus de la distance prévue pour la Course (arrondie au nombre entier supérieur de tours). Les karts seront directement dirigés vers le Parc Fermé et la Course sera considérée comme s'étant terminée lorsque le kart de tête aura franchi la Ligne au terme du tour précédant celui au cours duquel la Course a été arrêtée. La totalité des points sera attribuée.

- the circuit may be totally blocked because of an accident,

- the weather conditions may have made it impossible to drive at high speed on the circuit.

The procedure to be followed varies according to the number of laps completed by the Heat leader before the signal to stop was given:

- less than 75% of the distance scheduled for the Heat (rounded up to the nearest higher whole number of laps). If the Heat can be **resumed** restarted, Article 2.22 will apply;

- 75% or more of the distance scheduled for the Heat (rounded up to the nearest higher whole number of laps). The karts will be directly led to the Parc Fermé, and the Heat will be considered as having stopped when the leading kart crossed the Line at the end of the lap prior to that during which the signal to stop was given;

c) during a Race of the final phase, all karts must immediately reduce speed and go to the entrance of the «Finish» Servicing Park or stop on the track at the place designated during the Briefing, considering that:

- the classification of the Race will be the classification at the end of the lap prior to that during which the signal to stop the Race was given,
- karts or rescue vehicles may be on the track,
- the circuit may be totally blocked because of an accident,
- the weather conditions may have made it impossible to drive on the circuit at racing speed.

B. The procedure to be followed varies according to the number of laps completed by the Race leader before the signal to stop the Race was given:

Case A: less than 2 laps. No points will be awarded. If the Race can be **resumed** restarted, Article 2.22 Case-A will apply.

Case B: more than 2 laps but less than 75% of the distance scheduled for the Race (rounded up to the nearest whole number of laps). If the Race can be **resumed** restarted, Article 2.22 Case-B will apply. Should this not be possible, half the points will be awarded.

Case C: 75% or more of the Race distance (rounded up to the nearest whole higher number of laps). The karts shall be sent directly to the Parc Fermé and the Race will be deemed to have finished when the leading kart crossed the Line at the end of the lap prior to that during which the Race was stopped. Full points will be awarded.

2.22 - Reprise Nouveau départ d'une course (Manche Qualificative ou Course de la phase finale)

Après une situation de suspension le délai doit être aussi court que possible, et dès que l'heure de la reprise sera connue les Pilotes en seront informés. Dans tous les cas, un avertissement sera donné au minimum 10 minutes avant. Des panneaux seront présentés 10 minutes, 5 minutes, 3 minutes, 1 minute et 30 secondes avant la reprise. Chaque signal sera accompagné d'un avertissement sonore.
Il sera permis de travailler sur les karts uniquement au Parc d'Assistance, les seuls intervenants par kart pouvant être le Pilote lui-même et son Mécanicien attitré, détenteur du laissez-passer adéquat. Si le règlement de l'Epreuve le permet, il sera permis d'introduire dans ce même Parc d'Assistance du matériel de substitution (uniquement celui identifié dans le cas de châssis et/ou moteurs). Le ravitaillement en carburant sera autorisé. **Tous les karts doivent être prêts à la présentation du panneau 3 minutes.**

Cas A: Si moins de 2 tours ont été accomplis, un nouveau départ sera donné dans les 30 minutes après que le drapeau rouge aura été présenté (dans les conditions prévues à l'Article 2.19 F). La longueur de la nouvelle course sera la distance intégrale prévue pour la course initiale. Le premier départ sera considéré comme nul et non-avenu. La grille de départ sera la même que pour la course initiale. Les Pilotes ayant franchi la Ligne d'Arrivée pendant le tour précédant l'arrêt et ceux qui se trouvaient en Zone de Réparations alors que le drapeau rouge était présenté seront admis à prendre le nouveau départ, soit avec le kart initial, soit avec le deuxième kart. Les places non-occupées de la grille resteront vacantes.

Cas B: Si plus de 2 tours ont été accomplis, un nouveau départ sera donné dans les 30 minutes après que le drapeau rouge aura été présenté (dans les conditions prévues à l'Article 2.19): **La Course ou la Manche sera reprise selon la procédure « SLOW » et l'Article 2.20 s'appliquera.** La longueur de la nouvelle course sera égale à la différence entre le nombre de tours prévus et le nombre de tours accomplis. Les Pilotes ayant franchi la Ligne d'Arrivée à la fin du tour précédant celui au cours duquel la course a été arrêtée et ceux qui se trouvaient dans la Zone de Réparations (excepté lors d'une Course de la phase finale) quand le drapeau rouge a été déployé seront admis à prendre le nouveau départ, soit à bord de leur kart d'origine soit avec le deuxième kart. Le premier kart et le deuxième kart sont autorisés dans le Parc d'Assistance «Départ».
Les places **lors de la reprise** de grille seront déterminés par l'ordre d'arrivée à la fin du tour précédant celui au cours duquel la course a été **suspendue** arrêtée.
Le résultat d'une course ayant été arrêtée et pour laquelle un nouveau départ a été donné est l'addition des temps de la course arrêtée et de ceux de la course s'étant déroulée après le second départ.

2.22 - Resuming Restarting a race (Qualifying Heat or Race of the final phase)

After a suspending situation, the delay will be kept as short as possible and as soon as a resuming time is known, Drivers will be informed. In all cases at least a 10 minutes' warning will be given. Boards will be presented 10 minutes, 5 minutes, 3 minutes, 1 minute and 30 seconds before the resumption. Each signal will be accompanied by an audible warning.

Working on karts will be allowed only in the Servicing Park; the only persons allowed to intervene on a kart are the Driver himself and his appointed Mechanic, holder of the appropriate pass. If the regulations of the Event provide for this possibility, it will be allowed to introduce spare equipment (only the equipment identified in the case of chassis and/or engines) in the Servicing Park. Refueling will be allowed. **All karts must be ready at the 3 minutes board.**

Case A: If less than 2 laps have been covered, a new start will be given within 30 minutes after presentation of the red flag (in the conditions provided for under Article 2.19 F). The length of the new race will be the full original race distance. The original start will be deemed null and void.

The starting grid will be the same as for the original race. Those Drivers having crossed the Finish Line at the end of the lap prior to that during which the race was stopped and those who were in the Repairs Area when the red flag was shown will be eligible to take the restart, either in their original kart or in their second kart. Unoccupied places on the grid shall remain vacant.

Case B: If more than 2 laps have been covered, a new start will be given within 30 minutes after presentation of the red flag (in the conditions provided for under Article 2.19). **The Race or Heat will be resumed with the "SLOW" process and Article 2.20 will apply.** The length of the new race will be equal to the difference between the scheduled number of laps and the number of laps covered. The Drivers who have crossed the Finish Line at the end of the lap prior to that on which the race was stopped and those who were in the Repairs Area (except in a final phase Race) when the red flag was shown will be allowed to take the new start, either in their original kart, or with the second kart. The first kart and the second kart are allowed in the «Start» Servicing Park.

Resuming start Grid positions will be determined by the finishing order at the end of the lap before the one on which the race was **suspended** stopped.
The result of a race which has been stopped and restarted is the addition of the times of the stopped race and those of the race held after the restart.

DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **immédiate**
Publié le **20/03/2012**

DECISIONS OF THE FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Implementation: **immediate**
Published on **20/03/2012**

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES GENERAL PRESCRIPTIONS

et toute sortie du couloir avant l'extinction des feux seront sanctionnées, conformément à l'Article 2.24 des Prescriptions Générales.

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

Départs lancés pour karts à prise directe 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 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

leaving the lane before the lights are switched off shall be sanctioned according to Article 2.24 of the General Prescriptions.

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

Rolling starts for direct drive karts 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 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

DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **immédiate**
Publié le **20/03/2012**

DECISIONS OF THE FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Implementation: **immediate**
Published on **20/03/2012**

RÈGLEMENT DE DISTRIBUTION DES PNEUMATIQUES REGULATIONS FOR THE DISTRIBUTION OF TYRES

RÈGLEMENT DE DISTRIBUTION DES PNEUMATIQUES

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

GÉNÉRALITÉS: La CIK-FIA fera appliquer un système de distribution des pneus «slicks» et «pluie» qui garantira la disposition et l'utilisation des pneus d'une qualité constante.

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

INFRACTION: En Groupe 1 (KF1 et KZ1) et Groupe 2 (M18, KF2, KF3 et KZ2), toute infraction entraîne obligatoirement (selon les dispositions du Code Sportif International) l'exclusion du Pilote pour toute la manifestation.

2) Distribution des pneus dans le Championnat du Monde CIK-FIA de Karting (KF1) (pneus «slicks» et «pluie»)

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

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

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

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

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

Après attribution par tirage au sort, les pneus seront marqués du numéro du Pilote par le personnel du Parc d'Assistance. Les Pilotes seront libres de décider de

REGULATIONS FOR THE DISTRIBUTION OF TYRES

1) Distribution of tyres in the CIK-FIA Championships

GENERAL: The CIK-FIA will apply a system of distribution of «slick» and «wet weather» tyres that will guarantee the availability and use of tyres with a constant quality.

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

INFRINGEMENT: In Group 1 (KF1 and KZ1) and Group 2 (U18, KF2, KF3 and KZ2), any infringement shall entail the exclusion of the Driver from the whole meeting (pursuant to the provisions of the International Sporting Code).

2) Distribution of tyres in the CIK-FIA World Karting Championship (KF1) («slick» and «wet weather» tyres)

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

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

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

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

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

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

RÈGLEMENT DE DISTRIBUTION DES PNEUMATIQUES
REGULATIONS FOR THE DISTRIBUTION OF TYRES

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

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

NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS:

- Pneus «slicks» : 2 pneus avant et 2 pneus arrière pour les Essais Qualificatifs et pour la phase finale par jour de Courses, provenant d'une seule marque et d'un seul type de pneus «slicks», le type choisi par le Manufacturier de pneus et la marque de pneus choisie par le Concurrent.
- Pneus «pluie» : 4 pneus avant et 4 pneus arrière pour les Essais Qualificatifs et phase finale par jour de Courses, provenant d'une seule marque et d'un seul type de pneus «slicks», le type choisi par le Manufacturier de pneus et la marque de pneus choisie par le Concurrent.
- Tous les pneus pour les Essais Qualificatifs et phase finale seront stockés en Parc d'Assistance.

CHANGEMENT: En cas de crevaison d'un pneu «slick» pendant les Essais, Manches Qualificatifs ou phase finale, un Pilote pourra introduire dans les Parcs d'Assistance et faire enregistrer, sous le contrôle du Délégué Technique, un pneu de secours (un des pneus «slicks» utilisés lors des Essais non-Qualificatifs).

3) Distribution des pneus dans le Championnat d'Asie-Pacifique CIK-FIA de KF2, la Coupe du Monde CIK-FIA de KZ1 et le Championnat d'Europe CIK-FIA de KZ1 (pneus «slicks» et «pluie»)

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

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

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

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

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

MAXIMUM NUMBER OF TYRES:

- «Slick» tyres : 2 front tyres and 2 rear tyres for Qualifying Practice and the final phase per day of racing, the type chosen by the tyre Manufacturer and the make of tyres chosen by the Entrant.

- «Wet weather» tyres : 4 front tyres and 4 rear tyres for Qualifying Practice and final phase per day of racing, the type chosen by the tyre Manufacturer and the make of tyres chosen by the Entrant.

- All the tyres for Qualifying Practice and final phase will be stored in the Service Park.

CHANGE: In case a «slick» tyre is punctured during Qualifying Practice, Qualifying Heats or the final phase, a Driver will be allowed to place in the Servicing Parks a spare tyre (one of the «slick» tyres used during non-Qualifying Practice) and have it registered under the supervision of the Technical Delegate.

3) Distribution of tyres in the CIK-FIA Asia-Pacific KF2 Championship, the CIK-FIA World Cup for KZ1 and the CIK-FIA European KZ1 Championship («slick» and «wet weather» tyres)

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

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

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

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

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

DISTRIBUTION: La distribution des pneus se fera dans le Parc d'Assistance «Départ», contre un Bon du Manufacturier de pneus/Distributeur de la marque de pneus. Le Bon aura été acheté chez le Manufacturier de pneus/Distributeur. La distribution des pneus «slicks» aura lieu par tirage au sort avant les Essais Qualificatifs et, pour les Finalistes, avant la Pré-Finale ou la Course 1 (voir horaire), en présence d'un Commissaire Sportif CIK-FIA **du Délégué Technique CIK-FIA.**

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

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

NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS:

- Pneus «slicks» : 2 pneus avant et 2 pneus arrière pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et Repêchage éventuel; 2 pneus avant et 2 pneus arrière pour la phase finale, provenant d'une seule marque et d'un seul type de pneus «slicks», le type choisi par le Manufacturier de pneus et la marque de pneus choisie par le Concurrent.
- Pneus «pluie» : 4 pneus avant et 4 pneus arrière pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage éventuel et phase finale, le type choisi par le Manufacturier de pneus et la marque de pneus choisie par le Concurrent.
- Tous les pneus pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage éventuel et phase finale seront stockés en Parc d'Assistance.

CHANGEMENT: En cas de crevaison d'un pneu «slick» pendant les Essais ou Manches Qualificatifs, un Pilote pourra introduire dans les Parcs d'Assistance et faire enregistrer, sous le contrôle du Délégué Technique, un pneu de secours (un des pneus «slicks» utilisés lors des Essais non-Qualificatifs). Pour la phase finale, un pneu de secours est un pneu des Essais et Manches Qualificatifs.

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

DISTRIBUTION: Tyres will be distributed in the «Start» Servicing Park, in exchange for a Voucher from the tyre Manufacturer/Distributor of the make of tyres. The Voucher must have been purchased from the tyre Manufacturer/Distributor. The distribution of «slick» tyres will be carried out by random draw before Qualifying Practice and, for the Finalists, before the Pre-Final or Race 1 (see schedule), in the presence of a **the CIK-FIA Steward Technical Delegate.**

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

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

MAXIMUM NUMBER OF TYRES:

- «Slick» tyres : 2 front tyres and 2 rear tyres for Qualifying Practice, the Qualifying Heats and possible Second Chance; 2 front tyres and 2 rear tyres for the final phase, the type chosen by the tyre Manufacturer and the make of tyres chosen by the Entrant.
- «Wet weather» tyres : 4 front tyres and 4 rear tyres for Qualifying Practice, the Qualifying Heats, possible Second Chance and final phase, the type chosen by the tyre Manufacturer and the make of tyres chosen by the Entrant.
- All the tyres for Qualifying Practice, the Qualifying Heats, possible Second Chance and final phase will be stored in the Servicing Park.

CHANGE: In case a «slick» tyre is punctured during Qualifying Practice or Heats, a Driver will be allowed to place in the Servicing Parks a spare tyre (one of the «slick» tyres used during non-Qualifying Practice) and have it registered under the supervision of the Technical Delegate. For the final phase, a spare tyre is a tyre from Qualifying Practice and the Qualifying Heats.

RÈGLEMENT DE DISTRIBUTION DES PNEUMATIQUES
REGULATIONS FOR THE DISTRIBUTION OF TYRES

4) Distribution des pneus dans le Championnat du Monde «M18» de Karting CIK-FIA, le Trophée Académie CIK-FIA, les Coupes du Monde CIK-FIA de KZ1, KZ2, KF2 et KF3, dans les Championnats d'Europe CIK-FIA de KZ2, KF2 et KF3, dans le Championnat d'Asie-Pacifique CIK-FIA de KF3, dans le Viking Trophy CIK-FIA de KF2, KF3 et KZ2 et dans la Monaco Kart Cup CIK-FIA de KF3 et KZ2 (pneus «slicks» et «pluie»)

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

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

DISTRIBUTION: La distribution des pneus se fera dans le Parc d'Assistance «Départ», contre un Bon du Manufacturier de pneus/Distributeur de la marque des pneus. Le Bon aura été acheté chez le Manufacturier de pneus/Distributeur. La distribution des pneus aura lieu avant les Essais Qualificatifs et, pour les finalistes, avant la Pré-Finale ou la Course 1 (voir horaire), en présence d'un Commissaire Sportif CIK-FIA **du Délégué Technique CIK-FIA.**

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

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

NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS:

- Pneus «slicks» : 2 pneus avant et 2 pneus arrière pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et Repêchage éventuel; 2 pneus avant et 2 pneus arrière pour la phase finale (excepté à la Monaco Kart Cup et au Trophée Académie).
- Pneus «pluie» : 4 pneus avant et 4 pneus arrière pour

4) Distribution of tyres in the CIK-FIA «U18» World Karting Championship, the CIK-FIA Academy Trophy, CIK-FIA World Cups for KZ1, KZ2, KF2 and KF3, in the CIK-FIA European KZ2, KF2 and KF3 Championships, in the CIK-FIA Asia-Pacific KF3 Championship, in the CIK-FIA Viking Trophy for KF2, KF3 and KZ2 and in the CIK-FIA Monaco Kart Cup for KF3 and KZ2 («slick» and «wet weather» tyres)

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

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

DISTRIBUTION: Tyres will be distributed in the «Start» Servicing Park, in exchange for a Voucher from the tyre Manufacturer/Distributor of the make of tyres. The Voucher must have been purchased from the tyre Manufacturer/Distributor. The distribution of tyres will take place before Qualifying Practice and, for the finalists, before the Pre-Final or Race 1 (see schedule), in the presence of a **the CIK-FIA Steward Technical Delegate.**

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

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

MAXIMUM NUMBER OF TYRES:

- «Slick» tyres : 2 front tyres and 2 rear tyres for Qualifying Practice, the Qualifying Heats and possible Second Chance; 2 front tyres and 2 rear tyres for the final phase (except in the Monaco Kart Cup and the Academy Trophy).
- «Wet weather» tyres : 4 front tyres and 4 rear tyres for

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

les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage éventuel et phase finale.

- Tous les pneus pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage éventuel et phase finale seront stockés en Parc d'Assistance.

CHANGEMENT: En cas de crevaison d'un pneu «slick» pendant les Essais ou Manches Qualificatifs, un Pilote pourra introduire dans les Parcs d'Assistance et faire enregistrer, sous le contrôle du Délégué Technique, un pneu de secours (un des pneus «slicks» utilisés lors des Essais non-Qualificatifs).

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

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

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

DÉPÔT: Le dépôt des pneus au Parc d'Assistance sera effectué par les Manufacturiers de pneus avant le début des Essais non-Qualificatifs (voir horaire de l'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 Coupes et Trophées CIK-FIA (sauf Monaco Kart Cup, Championnat du Monde de Karting (KF1), Championnat du Monde de Karting «M18» et Trophée Académie - voir Règlements sportifs spécifiques) : 4 pneus «slicks» avant et 4 pneus «slicks» arrière. Ces pneus sont uniquement à utiliser lors des Essais non-Qualificatifs et Warm-ups.

Qualifying Practice, the Qualifying Heats, possible Second Chance and final phase.

- All the tyres for Qualifying Practice, the Qualifying Heats, possible Second Chance and final phase will be stored in the Servicing Park.

CHANGE: In case a «slick» tyre is punctured during Qualifying Practice or the Qualifying Heats, a Driver will be allowed to place in the Servicing Parks a spare tyre (one of the «slick» tyres used during non-Qualifying Practice) and have it registered under the supervision of the Technical Delegate.

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

5) 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 at Scrutineering. 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 Championships, Cups and Trophies (except Monaco Kart Cup, World Karting (KF1) Championship, «U18» World Karting Championship and Academy Trophy - see specific Sporting Regulations): 4 front «Slick» tyres and 4 rear «Slick» tyres. These tyres must only be used during the non-Qualifying Practice and Warm-ups.

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

Application : **immédiate**
Publié le **10/02/2012**

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

Implementation: **immediate**
Published on **10/02/2012**

RECOMMANDATIONS DE LA CIK-FIA POUR LE KARTING «CLASCIK» CIK-FIA «CLASCIK» KARTING GUIDELINES

RECOMMANDATIONS DE LA CIK-FIA POUR LE KARTING CLASCIK

1) BUT DES RECOMMANDATIONS

Le but des présentes Recommandations est de préserver, promouvoir, contrôler, coordonner et réglementer le Karting historique et les activités liées.

2) ÉPREUVES

Les Recommandations n'autorisent nullement quiconque à organiser des Épreuves de courses pour karts historiques sous autorisation de la CIK-FIA.

Les types d'Épreuves ci-après peuvent être envisagés :

- Parade de karts isolés
- Démonstration de plusieurs karts
- Compétition de régularité.

Les Recommandations peuvent être librement utilisées par les ASN pour leur propre activité de Karting historique nationales.

3) PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

3.1 - Ces Recommandations s'appliquent à tous les Pilotes participant à des Épreuves de Karting historique organisées par la CIK-FIA, une ASN ou un club reconnu. Tous les Pilotes doivent avoir une bonne connaissance de ces Recommandations et en respecter toutes les dispositions.

3.2 - Les Concurrents participent aux Épreuves de Karting historique entièrement à leurs risques et périls. Ni la CIK-FIA, ni les ASN, ni les Officiels ne peuvent être tenus responsables pour tous dommages et/ou blessure survenant lors de la participation à une Épreuve de Karting historique.

3.3 - Aucun kart ne peut participer à une Épreuve s'il n'a pas préalablement été contrôlé par les Commissaires Techniques. La présentation d'un kart aux Vérifications Techniques sera considérée comme une déclaration implicite de conformité. Aucun Pilote ne sera autorisé à changer de kart ou d'équipement une fois qu'il aura été identifié aux Vérifications Techniques.

3.4 - Le Pilote doit s'assurer que son kart et son équipement respectent les conditions de conformité et de sécurité pendant toute l'Épreuve.

3.5 - Le Pilote est supposé connaître tous les drapeaux de signalisation et observer les instructions des Officiels. Des infractions systématiques ou répétées peuvent résulter en une exclusion de l'Épreuve.

3.6 - Après la présentation du drapeau vert, on ne peut pousser un kart pour le faire démarrer que sur l'extérieur de la piste, comme défini lors du Briefing. Pendant les deux premiers tours, les autres Pilotes doivent rester sur la partie intérieure de la piste. Aucun pousseur n'est admis sur la piste une fois que le kart a démarré.

CIK-FIA «CLASCIK» KARTING GUIDELINES

1) OBJECT OF THE GUIDELINES

The object of the present Guidelines is to preserve, promote, monitor, co-ordinate and regulate historic Karting and its related activity.

2) EVENTS

The Guidelines do not entitle anyone to organise racing Events for historic karts under permit by the CIK-FIA.

The following types of Event can be contemplated:

- Single-kart parade
- Multi-kart demonstration
- Regularity competition.

The Guidelines can freely be used by ASNs for their national historic Karting activity.

3) GENERAL PRESCRIPTIONS

3.1 - These Guidelines are applicable to all Drivers in historic Karting Events organised by the CIK-FIA, an ASN or a recognised club. All Drivers must be thoroughly acquainted with the Guidelines and respect all their provisions.

3.2 - Participation in a historic Karting Event is completely at one's own risk. The CIK-FIA, the ASNs, Organisers or any Officials can in no way be held responsible for any damage and/or injury occurring while participating in a historic Karting Event.

3.3 - No karts may participate in an Event unless they have been checked by the Scrutineers. Submitting a kart to Scrutineering shall be considered as an implicit statement of conformity. A Driver shall not be allowed to change his/her kart or equipment after they have been identified at Scrutineering.

3.4 - The Driver must ensure that his/her kart and equipment comply with the conditions of conformity and safety throughout the Event.

3.5 - The Driver is deemed to know all flag signals and follow the instructions of the Officials. Systematic or repeated offences may result in exclusion from the Event.

3.6 - Once the green flag has been waived, pushing a kart to start must be done on the outside of the track, as defined at the Briefing. On the first two laps the other Drivers must stay on the inside of the track. Pushers are not allowed on the track once the kart has started.

RECOMMANDATIONS DE LA CIK-FIA POUR LE KARTING «CLASCIK»
CIK-FIA «CLASCIK» KARTING GUIDELINES

3.7 - Il est formellement interdit de conduire un kart dans une direction opposée à celle de la piste, sauf s'il est strictement nécessaire de déplacer le kart car il se trouve dans une situation dangereuse.
Les Pilotes ne respectant pas cette prescription seront exclus de l'Épreuve.

3.8 - Pratiquer un pilotage dangereux ou antisportif est strictement interdit et peut résulter en une exclusion de l'Épreuve.

3.9 - Si un Pilote est contraint d'arrêter son kart, ce dernier devra être dégagé de la piste aussi vite que possible. Le Pilote doit demeurer à proximité de son kart jusqu'au baisser du drapeau à damier.

3.10 - Tout Pilote ayant l'intention de quitter la piste ou rentrer aux stands devra signaler son intention suffisamment longtemps avant et s'assurer qu'il peut le faire en toute sécurité.

4) SÉCURITÉ DES KARTS ET DES ÉQUIPEMENTS

4.1 - Sécurité

Les Pilotes ne sont autorisés à participer que si leur kart et leur équipement sont conformes aux normes de sécurité et s'ils respectent les présentes Recommandations. Le kart doit avoir été conçu et être maintenu dans une configuration permettant de respecter les Recommandations et de ne pas présenter de danger pour le Pilote ni pour les autres participants. Un Pilote doit à tout moment porter l'équipement complet tel que défini dans les Recommandations, excepté dans les parades de karts isolés, dans lesquelles un équipement conforme à la période concernée pourra être porté.

4.2 - Casque

Un casque approuvé par la CIK-FIA ou la FIA, avec une protection des yeux efficace et incassable. Les casques doivent être conformes à l'Article 3.2 du Règlement Technique de la CIK-FIA – Sécurité des Équipements.

4.3 - Combinaison

Une combinaison de course approuvée par la CIK-FIA ou la FIA, qui recouvre tout le corps, y compris les jambes et les bras, conformément à l'Article 3.2 du Règlement Technique de la CIK-FIA.

4.4 - Gants

Une paire de gants de course n'étant pas endommagés, qui recouvre complètement les mains et les poignets, conformément à l'Article 3.2 du Règlement Technique de la CIK-FIA.

4.5 - Chaussures

Une paire de chaussures de course n'étant pas endommagées, qui recouvrent complètement les pieds et les chevilles, conformément à l'Article 3.2 du Règlement Technique de la CIK-FIA.

3.7 - *It is strictly forbidden to drive a kart in a direction opposite that of the track direction, unless this is strictly necessary to remove the kart from a dangerous situation.*

Drivers who do not respect this prescription will be excluded from the Event.

3.8 - *Dangerous or unsporting driving is strictly prohibited and may result in exclusion from the Event.*

3.9 - *Should a Driver be compelled to stop his/her kart, it shall be moved off the track as rapidly as possible. The Driver must stay close to the kart until the chequered flag is displayed.*

3.10 - *Any Driver intending to leave the track or to enter the pits shall demonstrate his intention in due time and make sure that it is safe to do so.*

4) KART AND EQUIPMENT SAFETY

4.1 - Safety

Drivers are only allowed to participate if their karts and equipment are in a condition which meets the safety standards and if they comply with these Guidelines. The kart must be designed and maintained in such a way as to allow the respect of the Guidelines and as not to represent any danger for the Driver and other participants. A Driver must at all times wear the full equipment as defined in the Guidelines, except under single-kart parades, where "period" equipment may be worn.

4.2 - Helmet

A CIK-FIA or FIA-approved helmet with an efficient and unbreakable protection for the eyes. Helmets must comply with Article 3.2 of the CIK-FIA Technical Regulations – Equipment Safety.

4.3 - Overall

A CIK-FIA or FIA-approved race suit which covers the whole body, legs and arms included, in compliance with Article 3.2 of the CIK-FIA Technical Regulations.

4.4 - Gloves

A pair of undamaged race gloves covering the hands and wrists completely, in compliance with Article 3.2 of the CIK-FIA Technical Regulations.

4.5 - Boots

A pair of undamaged race boots covering the feet and ankles completely, in compliance with Article 3.2 of the CIK-FIA Technical Regulations.

RECOMMANDATIONS DE LA CIK-FIA POUR LE KARTING «CLASCIK»
CIK-FIA «CLASCIK» KARTING GUIDELINES

5) PRESCRIPTIONS SPÉCIFIQUE

5.1 - Catégories et Classes

Les karts utilisés dans les Épreuves de Karting historique sont répartis en six classes avec ou sans boîte de vitesses, d'une cylindrée de 50, 100, 125, 135, 210 ou 250 cm³, et quatre catégories :

ClasCIK I :	Kart et moteur construits d'origine entre 1956 et 1963
ClasCIK II :	Kart et moteur construits d'origine entre 1964 et 1971
ClasCIK III :	Kart et moteur construits d'origine entre 1972 et 1976 1977
ClasCIK IV :	Kart et moteur construits d'origine entre 1977 1978 et 1984.

5.2 - Pneumatiques

Le Pilote n'est autorisé à participer aux Épreuves que si son kart est équipé de pneumatiques appropriés à la catégorie, comme défini dans ces Recommandations. Les pneus doivent être dans un état conforme aux normes de sécurité.

Catégorie Category	Pneu AV maximum Front tyre maximum	Pneu AR maximum Rear tyre maximum	Type de pneu Type of tyre
ClasCIK I 1956 – 1963	3.00-18.0-8	3.50-18.0-8	Sculpté ou Slick Treaded or Slick
ClasCIK II 1964 – 1971	3.50-11.0-5	3.50-13.0-5	Slick
ClasCIK III 1972 – 1977	3.60-10.0-5	6.00-11.0-5	Slick
ClasCIK IV 1978 – 1984	4.50-10.0-5	7.10-11.0-5	Slick

5.3 - Pilotes admis

Le Pilote doit atteindre l'anniversaire suivant pendant l'année civile :

- 13 ans pour une catégorie d'une cylindrée maximum de 100 cm³
- ~~15 ans pour une catégorie d'une cylindrée maximum de 135 cm³~~
- 18 ans pour une catégorie d'une cylindrée maximum de 250 cm³.

5.4 - Karts admis

L'ensemble châssis-moteur-pneus doit être conforme à la catégorie et à la classe concernée. Un ensemble dont le châssis, le moteur ou les pneus appartiennent à des catégories ou classes différentes est considéré comme non-conforme, excepté pour les marques de pneus, les allumages, les chaînes et les pignons. L'Organisateur de l'Épreuve fournit la répartition dans les quatre différentes catégories et est habilité à consulter le Groupe de Travail ClasCIK FIA.

5) SPECIFIC PRESCRIPTIONS

5.1 - Categories and Classes

Karts used in historic Karting Events are divided into classes with or without a gearbox, of a cylinder capacity of 50, 100, 125, 135, 210 & 250cc, and four categories:

ClasCIK I:	Kart and engine originally manufactured between 1956 and 1963
ClasCIK II:	Kart and engine originally manufactured between 1964 and 1971
ClasCIK III:	Kart and engine originally manufactured between 1972 and 1976 1977
ClasCIK IV:	Kart and engine originally manufactured between 1977 1978 and 1984.

5.2 - Tyres

A Driver is only allowed to participate in an Event if his/her kart is equipped with tyres according to the category as defined in these Guidelines. The tyres must be in a condition which meets the safety standards.

5.3 - Eligible Drivers

The Driver must reach the following birthday during the calendar year:

- 13 years old for a category with a cylinder capacity up to 100cc
- ~~15 years old for a category with a cylinder capacity up to 135cc~~
- 18 years old for a category with a cylinder capacity up to 250cc.

5.4 - Eligible karts

The chassis-engine-tyre combination must comply with the category and with the class concerned. A chassis-engine-tyre combination of different categories or classes is considered as non-existing, with the exception of the tyre brand, the ignition, the chain and the sprockets. The Organiser of the Event provides the division into the four different categories and may consult the FIA ClasCIK Working Group.

**RECOMMANDATIONS DE LA CIK-FIA POUR LE KARTING «CLASCIK»
CIK-FIA «CLASCIK» KARTING GUIDELINES**

5.5 - Pare-chaîne

Dans toutes les classes il est obligatoire et doit constituer une protection efficace pour la chaîne et les pignons exposés ; il doit se prolonger au minimum jusqu'au plan inférieur de l'essieu arrière.

5.6 - Freins

Un frein arrière opérationnel fonctionnant sur les deux roues arrière est obligatoire (**sauf pour les Karts de la catégorie ClasCIK I qui, d'origine, n'étaient pourvus que d'un frein agissant sur une seule roue**). Pour la classe 250 cm³ les freins doivent fonctionner sur les quatre roues.

Le câble de frein doit avoir un diamètre minimum de 1,8 mm et être bloqué au moyen d'un serre-câble du type clip plat.

5.7 - Bruit

Afin de réduire le bruit, le silencieux d'échappement doit à tout moment être conforme à la limitation en vigueur dans le cadre de l'Épreuve. Si la limitation du bruit est dépassée, un silencieux supplémentaire devra être monté. Toute infraction sera notifiée et pourra résulter en une exclusion de l'Épreuve.

5.8 - Télémétrie et acquisition de données

La télémétrie et l'acquisition de données sont interdites. Un compte-tours monté sur le kart est autorisé s'il est conforme à la catégorie concernée et a été approuvé par un Commissaire Technique.

5.5 - Chain guard

In all classes it is compulsory and must effectively protect the exposed chain and sprockets; it must extend to at least the lower plane of the rear axle.

5.6 - Brakes

*An effective rear brake working on both rear wheels is mandatory (**except for karts of the ClasCIK I category, which were originally fitted with a brake acting on only one wheel**). For the 250cc class the brakes must work on all four wheels.*

*A brake cable must have a minimum diameter of 1.8 mm and be **blocked secured** with a cable clip of the flat clip type.*

5.7 - Noise

In order to reduce the noise, the exhaust silencer must at all times comply with the limit in force at the Event. When exceeding the noise limit an extra silencer is compulsory. Any infringement shall be notified and may result in exclusion from the Event.

5.8 - Telemetry and data logging

Telemetry and data logging are prohibited. Only instruments fitted to the kart as in the relevant periods are allowed if they comply with the category concerned and have been approved by a Scrutineer.