

DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = texte barré

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **immédiate**
Publié le **24/01/2013**

DECISIONS OF THE FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Implementation: **immediate**
Published on **24/01/2013**

PRESCRIPTIONS SPECIFIQUES SPECIFIC PRESCRIPTIONS

tout instant porter les insignes d'identification appropriés qui leur auront été remis conformément aux prescriptions de l'Article 13 des présentes Prescriptions Spécifiques.

11 - Vérifications Sportives et Techniques

A. Voir l'Article 2.10 des Prescriptions Générales.

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

C. Lors des Vérifications Techniques de l'Épreuve (pour lesquelles un ordre de passage des Pilotes sera communiqué au tableau officiel d'affichage), il sera procédé à un marquage du châssis et des pièces principales des moteurs (1/2 carters et cylindre), ainsi que des 8 pneus «slicks» maximum autorisés pour les Essais non-Qualificatifs. Les châssis, moteurs et pneus «slicks» seront marqués au moyen de codes-barres. Les codes-barres sur les pneus seront appliqués par les Manufacturiers lors de la vulcanisation des pneus. Les châssis et moteurs seront identifiés par des autocollants à codes-barres fournis et mis en place par les Commissaires Techniques. Les moteurs, qui seront marqués de deux autocollants (un sur le cylindre, l'autre sur un 1/2 carter), devront comporter des emplacements de 28 x 20 mm, totalement propres et dégraissés, et fraisés selon les positions décrites sur une annexe à la Fiche d'Homologation.

À tout moment de l'Épreuve, les marquages devront être intacts et parfaitement lisibles. Il est interdit d'appliquer un matériau ou un produit quelconque sur les marquages. Un marquage détérioré ou illisible, qu'elle qu'en soit la raison, sera passible pour le Pilote concerné de l'exclusion de l'Épreuve. La même sanction sera applicable en cas d'échange de matériel entre Pilotes. Les Concurrents concernés et tous les Pilotes qu'ils auront inscrits pourront être exclus de l'Épreuve concernée.

Avant et après chaque séance d'Essais, chaque Manche et chaque Course de la phase finale, les Commissaires Techniques pourront vérifier si le marquage du matériel est conforme. À la fin de chaque séance d'Essais, de chaque Manche et de chaque Course de la phase finale, le Pilote devra s'assurer que les marquages sont intacts. Si un marquage subit une altération ou une déformation, le Pilote devra en informer immédiatement le(s) Délégué(s) Technique(s) ou le Commissaire Technique en Chef avant de quitter le Parc d'Assistance.

D. L'échange de moteurs, de châssis, de l'ensemble du châssis/moteur et des pneus est interdit entre les différents Pilotes. Aucun changement du châssis, du moteur ou de l'ensemble du châssis/moteur ne pourra être effectué pendant la procédure de départ ni entre le départ et l'arrivée des Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage ou Courses de la phase finale. Les contrevenants seront exclus de l'Épreuve concernée.

E. Le système de mesure du régime maximum fourni par la CIK-FIA pourra être utilisé dans les catégories où une limite de régime est prescrite. Ce système servira à la transmission en temps réel et au stockage des données de régimes maxima acquises. Il devra être installé dans le strict respect des instructions y afférentes. Il sera de la

times wear the appropriate identification credentials which have been handed to them in accordance with the prescriptions of Article 13 of these Specific Prescriptions.

11 - Sporting Checks and Scrutineering

A. See Article 2.10 of the General Prescriptions.

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

C. At Scrutineering of the Event (for which the order in which Drivers are to pass will be indicated on the official posting board), the chassis and the main engine parts (1/2 crankcases and cylinder), as well as the 8 "slick" tyres maximum allowed for non-Qualifying Practice, will be marked. The chassis, engines and "slick" tyres will be marked by means of bar codes. The bar codes will be applied to the tyres by the tyre Manufacturers at the vulcanisation. The chassis and engines will be identified by stickers with bar codes, to be supplied and applied by the Scrutineers. The engines, which will be marked with two stickers (one on the cylinder and the other on a 1/2 crankcase), shall comprise spaces of 28 mm x 20 mm totally clean and without any grease, and milled in accordance with the locations described on an appendix to the Homologation Form.

At all times throughout the Event these markings shall be intact and perfectly readable. It is forbidden to apply any material or product on the markings. A Driver with a marking that is damaged or unreadable for whatever reason will be liable to exclusion from the Event. The same sanction will be applicable in the event of an exchange of equipment between Drivers. The Entrants concerned and all the Drivers they have entered may be excluded from the Event concerned.

Before and after every Practice session, every Heat and every Race of the final phase, the Scrutineers may control whether the marking of the equipment complies with the rule. At the end of every Practice session, of every Heat and of every Race of the final phase, the Driver shall ensure that his markings are intact. If a marking has undergone an alteration or a deformation, the Driver shall immediately inform the Technical Delegate(s) or the Chief Scrutineer before leaving the Servicing Park.

D. Changing engines, chassis, the chassis/engine unit and tyres between the various Drivers is forbidden. No change of the chassis, of the engine or of the chassis/engine unit may be carried out during the starting procedure or between the start and finish of the Qualifying Practice, Qualifying Heats, Second Chance Heat or Races of the final phase. Offenders will be excluded from the Event concerned.

E. The maximum RPM measurement system supplied by the CIK-FIA may be used in categories where an engine speed limit is prescribed. This system shall be used for real time transmission and for the storage of the logged maximum RPM data. It must be installed in strict accordance with the corresponding instructions. All Entrants are

PRESCRIPTIONS SPECIFIQUES
SPECIFIC PRESCRIPTIONS

responsabilité des Concurrents de l'installer et de le faire fonctionner correctement. Il sera également de la responsabilité des Concurrents de s'assurer que le moteur ne dépasse pas le régime maximal autorisé. A chaque retour au Parc d'Assistance «Arrivée», les karts devront être mis à disposition pour vérification et téléchargement des données. Toute vérification se fera en présence du Pilote et/ou du Mécanicien «A» concerné.

F. Contrôle des embrayages des moteurs KF par système d'acquisition de données embarqué sur les karts et fourni par la CIK-FIA.

Ce système doit être utilisé pendant les Épreuves et servira uniquement au stockage des données acquises. Ce système doit être installé dans le strict respect des instructions de montage communiquées par la CIK-FIA et doit fonctionner à tout moment pendant les Essais, Manches et Courses.

Il est de la responsabilité de tous les Concurrents d'installer dans le Parc d'Assistance «Départ» le système distribué par la CIK-FIA et de le faire fonctionner correctement.

Le poids du système est inclus dans le poids minimum du Kart.

Il est de la responsabilité des Concurrents de s'assurer que le patinage de l'embrayage ne dépasse pas le seuil maximal autorisé (embrayage en prise directe, 100%, à 5000 tr/min maximum, en toutes conditions).

À la fin de chaque séance d'Essais, Manche et/ou Course, les karts doivent être mis à disposition des Commissaires Techniques dans le Parc d'Assistance «Arrivée» pour récupération et vérification des systèmes d'acquisition, et pour exportation des données.

Ce système d'acquisition de données vérifie au minimum :

- le régime moteur ;
- la vitesse des roues arrière.

Ce système d'acquisition de données permet d'analyser au minimum :

- le régime moteur ;
- la vitesse des roues arrière ;
- le ratio entre ces 2 données.

Après exportation des données par un Commissaire Technique dans le Parc d'Assistance «Arrivée», il analysera les données et vérifiera que le fonctionnement de l'embrayage est conforme. Dans le cas où un patinage de l'embrayage au-delà du seuil maximum autorisé serait constaté, le Commissaire Technique dressera un rapport à l'attention du/des Délégué(s) Technique(s) et des Commissaires Sportifs.

Les coûts de réparation consécutifs à tout endommagement du système d'acquisition de données embarqué par les Concurrents seront entièrement à la charge de ceux-ci.

G. Contrôle des décibels

En application conjointe avec l'Article 2.19.1 du Règlement Technique, en cas de dépassement du seuil autorisé de bruit, les pénalités suivantes seront appliquées :

Lors des Essais Qualificatifs :

- pénalité de 3 places pour tout dépassement jusqu'à 1 dB au-delà du seuil prescrit ;
- pénalité de 6 places pour tout dépassement compris entre 1 et 2 dB au-delà du seuil prescrit ;

themselves responsible for the correct installation and the correct functioning thereof. It will also be the Entrants' responsibility to ensure that the engine does not exceed the maximum authorised engine speed. At each return to the «Finish» Servicing Park, the karts must be available for checking and downloading the data. Every check will be carried out in the presence of the Driver and/or of the «A» Mechanic concerned.

F. Control of KF engine clutches by means of a data logging system carried on board the karts and supplied by the CIK-FIA.

This system must be used during the Events, exclusively for the storing of the data logged. This system must be installed in strict accordance with the mounting instructions given by the CIK-FIA and must work at all times during Practice, Heats and Races.

All Competitors are responsible for the installation, in the "Start" Servicing Park, of the data logging system distributed by the CIK-FIA and they must make it function correctly.

The weight of the system is included in the minimum weight of the kart.

It is the Competitors' responsibility to ensure that the slip of the clutch does not exceed the maximum authorised threshold (direct drive clutch, 100%, at 5,000 rpm maximum, under all circumstances).

At the end of each Practice session, Heat and/or Race, the karts must be available for checking by the Scrutineers in the "Finish" Servicing Park so that they can collect and check the data logging systems, and export the data concerned.

This data logging system checks as a minimum:

- the engine speed;
- the speed of the rear wheels.

With this data logging system it is possible to analyse as a minimum:

- the engine speed;
- the speed of the rear wheels;
- the ratio between these 2 data.

Once a Scrutineer has exported the data in the "Finish" Servicing Park, he will analyse the data and check that the functioning of the clutch complies with the regulations.

Should it be ascertained that the clutch spins beyond the maximum authorised threshold, the Scrutineer will draw up a report for the attention of the Technical Delegate(s) and of the Stewards.

The costs connected with the repairing of a data logging system damaged by a Competitor shall be completely borne by the latter.

G. Noise Control

In joint application with Article 2.19.1 of the Technical Regulations, if a kart exceeds the authorised noise level the following penalties will be inflicted:

During Qualifying Practice:

- penalty of 3 places for up to 1 dB exceeding the prescribed noise limit;
- penalty of 6 places for excesses comprised between 1 and 2 dB beyond the prescribed noise limit;

**PRESCRIPTIONS SPECIFIQUES
SPECIFIC PRESCRIPTIONS**

- pénalité de 9 places pour tout dépassement compris entre 2 et 3 dB au-delà du seuil prescrit ;
- rétrogradation au minimum à la dernière place du classement pour tout dépassement du seuil prescrit de plus de 3 dB.

- Lors des Manches Qualificatives et lors de la phase finale :
- pénalité en temps de 3 secondes pour tout dépassement jusqu'à 1 dB au-delà du seuil prescrit ;
- pénalité en temps de 6 secondes pour tout dépassement compris entre 1 et 2 dB au-delà du seuil prescrit ;
- pénalité en temps de 9 secondes pour tout dépassement compris entre 2 et 3 dB au-delà du seuil prescrit ;
- rétrogradation au minimum à la dernière place du classement pour tout dépassement du seuil prescrit de plus de 3 dB.

Il reste du pouvoir des Commissaires Sportifs d'infliger une exclusion en cas d'infraction supérieure à ces valeurs et/ou répétitive.

Les mesures de bruit seront systématiquement effectuées dès les Essais Non-Qualificatifs **libres** et/ou Essais non-Qualificatifs et leurs résultats seront publiés à titre d'information.

12 - Numéros de compétition et nom du Pilote

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

B. Le nom du Pilote doit être inscrit sur chaque carrosserie latérale et être facilement lisible, conformément à l'Article 24 du Règlement Technique. En Championnat du Monde, il doit en outre apparaître en grandes lettres brodées sur la combinaison, dans le haut du dos et sur chacune des jambes.

C. Le drapeau de la nationalité du Pilote sera celui équivalent à la nationalité de sa licence, sauf en Championnat du Monde, où la nationalité du Pilote sera celle qui équivaut à la nationalité de son passeport.

13 - Accès au Paddock

Dès leur arrivée et avant de pouvoir accéder au Paddock, les Concurrents et Concurrents/Pilotes engagés devront se présenter au Secrétariat de l'Organisateur pour leur identification.

Il leur sera remis :

- a) 1 laissez-passer Concurrent (si le Concurrent n'est pas le Pilote lui-même),
- b) 1 laissez-passer Pilote (par Pilote inscrit),
- c) 2 laissez-passer Mécanicien (par Pilote inscrit), dont un donnant accès aux Parcs d'Assistance,
- d) 1 laissez-passer Invité (par Pilote inscrit), donnant accès au Paddock,
- e) 1 laissez-passer Véhicule «Paddock» (par Concurrent inscrit),
- f) 1 laissez-passer Véhicule «non-Paddock» (par Concurrent inscrit si le Concurrent n'est pas le Pilote lui-même),
- g) 1 laissez-passer Véhicule «non-Paddock» (par Pilote inscrit).

- penalty of 9 places for excesses comprised between 2 and 3 dB beyond the prescribed noise limit;
- a Driver whose kart's noise exceeds the prescribed noise limit by more than 3 dB will be classified last as a minimum.

- During the Qualifying Heats and in the final phase:
- time penalty of 3 seconds for up to 1 dB exceeding the prescribed noise limit;
- time penalty of 6 seconds for excesses comprised between 1 and 2 dB beyond the prescribed noise limit;
- time penalty of 9 seconds for excesses comprised between 2 and 3 dB beyond the prescribed noise limit;
- a Driver whose kart's noise exceeds the prescribed noise limit by more than 3 dB will be classified last as a minimum.

The Stewards always have the power to exclude a Driver whose infringement is over these figures and/or repetitive.

Noise controls will systematically be carried out from Non-Qualifying **Free** Practice and/or non-Qualifying Practice onwards, and their results will be published for information.

12 - Racing numbers and name of the Driver

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

B. The name of the Driver shall appear on each side of the lateral bodywork and be clearly legible, in accordance with Article 24 of the Technical Regulations. In the World Championship, it must also appear in large letters embroidered on his overall, at the top of his back and on each of his legs.

C. The flag of the Driver's nationality shall be that of the nationality of his licence, except in the World Championship, where the Driver's nationality will be the one appearing on his passport.

13 - Access to the Paddock

As soon as they arrive and before being able to have access to the Paddock, all Entrants and Entrants/Drivers entered must present themselves to the Organiser's Secretariat for identification.

They will be given:

- a) 1 Entrant's pass (if the Entrant is not the Driver himself),
- b) 1 Driver's pass (per entered Driver),
- c) 2 Mechanics' passes (per entered Driver), including one giving access to the Servicing Parks,
- d) 1 Guest's pass (per entered Driver), giving access to the Paddock,
- e) 1 «Paddock» Vehicle pass (per entered Entrant),
- f) 1 «non-Paddock» Vehicle pass (per entered Entrant if the Entrant is not the Driver himself),
- g) 1 «non-Paddock» Vehicle pass (per entered Driver).

DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = texte barré

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **immédiate**
Publié le **04/04/2013**

DECISIONS OF THE FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Implementation: **immediate**
Published on **04/04/2013**

PRESCRIPTIONS SPECIFIQUES SPECIFIC PRESCRIPTIONS

requis («Mécanicien A») sont autorisés à pénétrer dans le Parc Assistance «Départ», avec le kart du Pilote.

15 - Carburant

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

16 - Briefing

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

17 - Nombre de karts autorisés en piste

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

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

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

18A - Essais Libres

Sauf réglementation particulière, l'horaire de l'Épreuve devra prévoir des Essais Libres pour chaque catégorie. Ils sont réservés aux Pilotes inscrits à l'épreuve. L'usage du matériel et des pneus est laissé libre. Si le nombre des Pilotes est inférieur à 102, ils sont répartis en deux séries pour les numéros pairs et impairs. S'il est supérieur à 102, trois séries en nombre égal si possible doivent être prévues.

18AB - Essais Non-Qualificatifs

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

18BC - Essais Qualificatifs

Les Pilotes ayant satisfait au Contrôle Technique sont répartis en séries égales si possible, par tirage au sort en présence d'au moins un Commissaire Sportif. Une séance

pass («Mechanic A») are entitled to penetrate in the «Start» Servicing Park, with the Driver's kart.

15 - Fuel

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

16 - Briefing

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

17 - Number of karts allowed on the track

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

18 - Running of a CIK-FIA Championship Event

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

18A - Free Practice

Except in the case of specific regulations, the time schedule of the Event must provide for Free Practice for each category. They are reserved for the Drivers who have registered for the event. The use of the equipment and of the tyres is free. If the number of Drivers is under 102, they shall be divided into two series for odd and even numbers. If it is more than 102, three series in equal number if possible shall be provided for.

18AB - Non-Qualifying Practice

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

18BC - Qualifying Practice

Drivers who have passed Scrutineering are divided into equal series if possible, by drawing lots in the presence of at least one Steward. One 8 minute session per series

PRESCRIPTIONS SPECIFIQUES
SPECIFIC PRESCRIPTIONS

de 8 minutes par série est prévue. Chaque série comprendra un nombre maximum de 36 Pilotes. Lors de la séance, le Pilote prendra le départ au moment de son choix. Tout Pilote ayant franchi la ligne tracée à la sortie de l'aire de départ sera considéré comme ayant pris le départ et son temps sera pris en compte, quelles que soient les circonstances. Tous les tours complets sont pris en compte. Le temps retenu est celui du meilleur tour effectué lors de la séance. En cas d'ex æquo, le 2^e meilleur temps accompli sera déterminant, et ainsi de suite en cas de nouvel ex æquo. Le classement final des Essais Qualificatifs sera établi comme suit:

- S'il y a une seule série: la grille sera déterminée dans l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque Pilote.
- S'il y a deux séries et si le meilleur temps de la série la moins rapide ne dépasse pas 101% du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide: le classement sera déterminé par l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque Pilote.
- S'il y a deux séries et si le meilleur temps de la série la moins rapide dépasse 101% du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide: 1^{ère} place au meilleur temps de la 1^{ère} série (meilleur temps absolu), 2^e place au meilleur temps de la 2^e série, 3^e place au 2^e meilleur temps de la 1^{ère} série, 4^e place au 2^e meilleur temps de la 2^e série, 5^e place au 3^e meilleur temps de la 1^{ère} série, et ainsi de suite.
- S'il y a trois séries et si le meilleur temps de la série la moins rapide ne dépasse pas 101% du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide: le classement sera déterminé par l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque Pilote.
- S'il y a trois séries et si le meilleur temps de la série la moins rapide dépasse 101% du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide: 1^{ère} place au meilleur temps de la 1^{ère} série (meilleur temps absolu), 2^e place au meilleur temps de la 2^e série, 3^e place au meilleur temps de la 3^e série, 4^e place au 2^e meilleur temps de la 1^{ère} série, 5^e place au 2^e meilleur temps de la 2^e série, et ainsi de suite.

- Et ainsi de suite selon le même principe s'il y a davantage de séries.
Si aucun temps n'est pris en compte pour un Pilote, il prendra le départ en fin de grille. Si plusieurs Pilotes sont dans cette situation, leur position de départ sera tirée au sort. Tout arrêt d'un Pilote en Zone de Réparations ou en Parc d'Assistance sera définitif. En aucun cas il ne lui sera permis de repartir.
Pour la catégorie Superkart, voir réglementation particulière.

18€D - Manches Qualificatives

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

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

is provided for. Each series will comprise a maximum number of 36 Drivers. During the session, Drivers will take the start when they choose. Any Driver having crossed the line drawn at the exit of the start area will be considered as having started, and his lap time will be taken into account, whatever the circumstances. Any lap fully covered is counted. The time retained is that of the best lap covered during the session. Any ties will be decided by the 2nd best time set by each Driver, and so on in the case of further ties.

The final classification of Qualifying Practice will be drawn up as follows:

- *If there is only one series: the grid will be drawn up in the order of the fastest time achieved by each Driver.*
- *If there are two series and if the fastest time achieved in the slower series is not more than 101% of the fastest time achieved in the faster series: the classification will be determined by the order of the fastest times achieved by each Driver.*
- *If there are two series and if the fastest time achieved in the slower series is more than 101% of the fastest time achieved in the faster series: 1st place goes to the fastest time of the 1st series (fastest time overall), 2nd place to the fastest time of the 2nd series, 3rd place to the 2nd fastest time of the 1st series, 4th place to the 2nd fastest time of the 2nd series, 5th place to the 3rd fastest time of the 1st series, and so on.*
- *If there are three series and if the fastest time achieved in the slowest series is not more than 101% of the fastest time achieved in the fastest series: the classification will be determined by the order of the fastest times achieved by each Driver.*
- *If there are three series and if the fastest time achieved in the slowest series is more than 101% of the fastest time achieved in the fastest series: 1st place to the fastest time of the 1st series (fastest time overall), 2nd place to the fastest time of the 2nd series, 3rd place to the fastest time of the 3rd series, 4th place to the 2nd fastest time of the 1st series, 5th place to the 2nd fastest time of the 2nd series, and so on.*
- *And so on according to the same principle if there are further series.*

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

For the Superkart category, see the specific regulations.

18€D - Qualifying Heats

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

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

PRESCRIPTIONS SPECIFIQUES
SPECIFIC PRESCRIPTIONS

contre tous les autres groupes.

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

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

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

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

À l'issue des Manches Qualificatives, les 28 premiers du classement seront qualifiés pour la phase finale. En cas d'ex aequo entre deux ou plusieurs Pilotes, ils seront départagés en fonction de leur classement aux Essais Qualificatifs. Si les Pilotes ont été répartis dans 4 groupes ou davantage, les 34 premiers du classement seront qualifiés pour la phase finale.

18EE- Manche de Repêchage
(Suivant la réglementation des championnats concernés).

Il n'y aura de Repêchage que si les Pilotes ont été invités à participer à moins de trois Manches Qualificatives.

Seuls les 34 premiers Pilotes non qualifiés pourront participer à la Manche de Repêchage d'environ 10 ou 15 km (selon la catégorie d'âge des Pilotes - Juniors/Seniors).

La Grille de Départ est déterminée en fonction du nombre total des points obtenus dans les Manches Qualificatives. Les 6 premiers seront qualifiés pour la phase finale.

18F - Phase finale
Cas A (suivant la réglementation des championnats concernés) :

34 Pilotes disputeront la phase finale, sur une distance totale de 40 ou 50 km (selon les catégories d'âges), qui se déroulera selon deux schémas possibles, précisés dans

other groups.

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

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

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

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

At the end of the Qualifying Heats, the first 28 classified Drivers will be qualified for the final phase. Possible ties between two or several Drivers will be settled according to their classification in Qualifying Practice. If the Drivers have been divided into 4 groups or more, the first 34 classified Drivers will be qualified for the final phase.

18EE - Second Chance Heat
(According to the regulations of the championships concerned).

There will be a Second Chance Heat only if the Drivers have been invited to participate in fewer than three Qualifying Heats.

Only the first 34 non-qualified Drivers may participate in the Second Chance Heat of approximately 10 or 15 km (according to the age bracket of the Drivers - Juniors/Seniors).

Starting positions will be determined according to the total number of points obtained in the Qualifying Heats. The first 6 finishers will be qualified for the final phase.

18F - Final phase
Case A (according to the regulations of the championships concerned):

34 Drivers will compete in the final phase, over a total distance of 40 or 50 km (according to age brackets), which will be run in one of two possible manners, laid out

PRESCRIPTIONS SPECIFIQUES SPECIFIC PRESCRIPTIONS

les prescriptions propres à chaque Championnat: soit Pré-Finale et Finale (le classement final de l'Épreuve ou du Championnat ne tient compte que du classement de la Finale), soit Course 1 et Course 2 (chaque course donne lieu à un classement final et une attribution de points au Championnat).

Lors du Repêchage et de la phase finale, tout Pilote en passe d'être doublé ou qui a été doublé par le Pilote en tête de la course pour quelque raison que ce soit se verra présenter le drapeau bleu et rouge (double diagonale) avec son numéro. Il devra obligatoirement rejoindre la balance dans le Parc Fermé et sera classé selon le nombre de tours qu'il aura réellement effectués.

* Course 1 (20 ou 25 km selon les catégories d'âges): Positions de départ selon le nombre de points obtenus dans les Manches Qualificatives. Les six Pilotes repêchés occuperont les dernières places en respectant l'ordre d'arrivée de la Manche de Repêchage.

* Course 2 (20 ou 25 km selon les catégories d'âges): Positions de départ selon le classement de la Course 1. Les Pilotes non-partants en Course 1 ou exclus de la Course 1 occuperont les dernières places sur la Grille de la Course 2.

* Pré-Finale (15 ou 20 km selon les catégories d'âges): Positions de départ selon le nombre de points obtenus dans les Manches Qualificatives. Les six Pilotes repêchés occuperont les dernières places en respectant l'ordre d'arrivée de la Manche de Repêchage.

* Finale (25 ou 30 km selon les catégories d'âges): Positions de départ déterminées par le classement de la Pré-Finale. Les Pilotes non-partants ou exclus de la Pré-Finale ne seront pas autorisés à participer à la Finale.

* Finale B (15 ou 20 km selon les catégories d'âges) : Course de consolation (si prévue dans le programme de l'Épreuve) pour 34 Pilotes, prioritairement réservée aux Pilotes classés de la 35^e à la 68^e place au terme des Manches Qualificatives et donnant lieu à une inscription spécifique (gratuite) sur le lieu de l'Épreuve à l'heure et à l'endroit indiqués sur l'horaire officiel. Les Pilotes prioritaires ne s'inscrivant pas à la Finale B pourront être remplacés par des Pilotes classés au-delà de la 68^e place, selon l'ordre de leur classement. Les pneumatiques à utiliser pour cette Finale B devront être ceux déposés au Parc Fermé pour les Essais et Manches Qualificatifs.

Cas B : (suivant la réglementation des championnats concernés)

Les 68 premiers Pilotes classés après les Manches Qualificatives peuvent aller en Pré-Finales 1 et 2, sans courir dans une manche de repêchage. En cas d'ex aequo entre deux ou plusieurs Pilotes, le classement sera déterminé en fonction de leur position aux Essais Qualificatifs.

Les Pilotes qualifiés seront répartis ainsi : le premier Pilote qualifié prendra le départ dans la Pré-Finale 1, le deuxième dans la Pré-Finale 2, le troisième dans

in the specific prescriptions of each Championship: either Pre-Final and Final (the final classification of the Event or of the Championship only retains the classification of the Final), or Race 1 and Race 2 (there is a final classification and allocation of Championship points for each race).

During the Second Chance Heat and the final phase, any Driver about to be overtaken or who has been overtaken by the race leader for any reason whatsoever will be shown the blue and red flag (double diagonal) with his number. He shall compulsorily go to the scales in the Parc Fermé and will be classified according to the number of laps that he has actually completed.

* Race 1 (20 or 25 km according to age brackets): Starting positions according to the number of points obtained in the Qualifying Heats. The six Drivers qualified in the Second Chance Heat will occupy the last places, respecting the finishing order of the Second Chance Heat.

* Race 2 (20 or 25 km according to age brackets): Starting positions according to the classification of Race 1. Drivers who did not take the start of Race 1 or were excluded from it will occupy the last places on the Grid of Race 2.

* Pre-Final (15 or 20 km according to age brackets): Starting positions according to the number of points obtained in the Qualifying Heats. The six Drivers qualified in the Second Chance Heat will occupy the last places, respecting the finishing order of the Second Chance Heat.

* Final (25 or 30 km according to age brackets): Starting positions according to the Pre-Final classification. Drivers who did not take the start of the Pre-Final or were excluded from it will not be authorised to participate in the Final.

* B Final (15 or 20 km according to age brackets): Consolation race (if scheduled in the timetable of the Event) for 34 Drivers, reserved as a priority for Drivers classified between the 35th and 68th places further to the Qualifying Heats and which necessitate a specific (free) entry at the venue of the event at the time and in the place indicated on the official time schedule. Priority Drivers who do not enter the B Final may be replaced by Drivers classified beyond the 68th place, according to the order of their classification. Tyres to be used for this B Final shall be those placed in the Parc Fermé for Qualifying Practice and Heats.

Case B (according to the regulations of the championships concerned):

The first 68 classified Drivers after the Qualifying Heats are eligible to go to the Pre-Final 1 and 2, without running a Second Chance Heat. In case of a dead heat between two or more Drivers, the runoff will be determined according to their position in Qualifying Practice.

The Qualified Drivers will be so distributed, the first qualified Driver takes the start into Pre-Final 1, the second into Pre-Final 2, the third into Pre-Final 1,

la Pré-Finale 1, le quatrième dans la Pré-Finale 2, le cinquième dans la Pré-Finale 1, le sixième dans la Pré-Finale 2 et ainsi de suite.

the fourth into Pre-Final 2, the fifth into Pre-Final 1, the sixth into Pre-Final 2, and so on.

Après les Pré-Finales, les 17 Pilotes classés de la Pré-Finale 1 avec les 17 pilotes classés de la Pré-Finale 2 sont qualifiés pour la Finale.

After the Pre-Finals, the first 17 classified Drivers from Pre-Final 1 along with the first 17 classified Drivers from Pre-Final 2 are qualified for the Final.

19 - Classements

Cas A) Le classement d'un Championnat CIK-FIA composé d'une série d'Épreuves sera établi comme suit: chaque Pilote pourra totaliser 80% des résultats, arrondis au chiffre le plus proche, soit:

- si le nombre de courses est compris entre 8 et 12, le nombre de courses retenues sera le total moins 2;
- si le nombre de courses est compris entre 3 et 7, le nombre de courses retenues sera le total moins 1;
- si le nombre de courses est inférieur à 3, toutes les courses seront retenues.

Un résultat nul consécutif à une exclusion ne pourra pas être décompté.

Le titre du Championnat CIK-FIA sera attribué au Pilote qui aura obtenu le plus grand nombre de points.

À chaque Épreuve, les classements finaux suivants seront établis: classement des Pilotes à la Course 1 et classement des Pilotes à la Course 2. Les points seront attribués lors de chaque course aux 15 premiers selon le barème suivant: 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

Si une course est interrompue en application de l'Article 2.21 des Prescriptions Générales sans pouvoir repartir et si moins de 2 tours ont été couverts, aucun point ne sera attribué. Si plus de 2 tours et moins de 75% de la distance prévue ont été couverts, la moitié des points prévus sera attribuée. La totalité des points sera attribuée si 75% ou plus de la distance prévue ont été couverts.

Cas B) Le classement d'un Championnat CIK-FIA couru sur une seule Épreuve sera celui de la Finale.

Le titre du Championnat CIK-FIA sera attribué au Pilote vainqueur de la Finale.

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

20 - Ex æquo entre Pilotes

Si deux ou plusieurs Pilotes terminent la saison avec le même nombre de points, la place plus élevée au Championnat CIK-FIA se disputant sur une série d'Épreuves sera attribuée (dans l'un ou l'autre cas):

- a) au titulaire du plus grand nombre de premières places;
- b) si le nombre de premières places est le même, au titulaire du plus grand nombre de secondes places;
- c) si le nombre de secondes places est le même, au titulaire du plus grand nombre de troisièmes places, et ainsi de suite jusqu'à ce qu'un vainqueur se dégage;

19 - Classifications

Case A) The classification of a CIK-FIA Championship will be established as follows: 80% of the results rounded up or down to the nearest figure will count, i.e.:

- if the number of races is between 8 and 12, the number of races retained will be the total minus 2;
- if the number of races is between 3 and 7, the number of races retained will be the total minus 1;
- if the number of races is less than 3, all the races will be retained.

A blank result due to an exclusion may not be discounted.

The title of the CIK-FIA Championship will be awarded to the Driver who has scored the greatest number of points.

At each Event, the following final classifications will be drawn up: classification of Drivers in Race 1 and classification of Drivers in Race 2. Points will be awarded at each race to the top 15 finishers according to the following scale: 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

If a race is stopped under Article 2.21 of the General Prescriptions and cannot be restarted and if less than 2 laps have been completed, no points will be awarded. If more than 2 laps but less than 75% of the scheduled distance have been covered, half the scheduled points will be awarded. Full points will be awarded if 75% or more of the scheduled distance have been covered.

Case B) The classification of a CIK-FIA Championship held over one single event will be that of the Final.

The title of the CIK-FIA Championship will be awarded to the Driver who has won the Final.

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

20 - Dead heats between Drivers

If two or more Drivers finish the season with the same number of points, the highest place in the CIK-FIA Championship held over a series of Events (in either case) will be awarded to:

- a) the holder of the greatest number of first places,
- b) if the number of first places is the same, the holder of the greatest number of second places,
- c) if the number of second places is the same, the holder of the greatest number of third places, and so on until a winner emerges;

DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **immédiate**
Publié le **04/04/2013**

DECISIONS OF THE FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Implementation: **immediate**
Published on **04/04/2013**

PRESCRIPTIONS SPECIFIQUES SPECIFIC PRESCRIPTIONS

du Championnat CIK-FIA (ou Coupe ou Trophée), avec le logo de la CIK-FIA, le logo de l'ASN et, si l'ASN n'est pas organisatrice elle-même, le logo de l'Organisateur délégué.

- Le programme et les listes des résultats devront obligatoirement mentionner les nom, prénom et nationalité des Pilotes, le nom et la nationalité des Concurrents, les marques du matériel utilisé (châssis-moteur-pneus) et les numéros de course.

- Les préparatifs précédant le départ de la phase finale seront, dans la mesure du possible, précédés d'un cérémonial (présentation des Pilotes, etc.).

- La cérémonie de la proclamation du vainqueur sera soigneusement préparée et le matériel suivant doit être prévu de la manière suivante:

* un podium de grandes dimensions revêtant les logos de la CIK-FIA, de l'ASN et, si l'ASN n'est pas organisatrice elle-même, de l'Organisateur délégué (voir Annexe 12 au Règlement des Circuits, Partie 1);

* le 3^e, le 2^e et le vainqueur de l'Épreuve monteront successivement sur le podium;

* l'hymne national du Pilote vainqueur sera joué et le drapeau national des trois premiers sera hissé (la nationalité du Pilote étant celle de l'ASN ayant émis sa licence, sauf pour le Championnat du Monde, où la nationalité civile du Pilote prévaudra);

* une coupe au minimum sera remise aux Pilotes.

28 - Droits de tournage et d'images animées de la FIA

La couverture des Épreuves comptant pour les Championnats de la CIK-FIA doit être équitable et impartiale, conformément à l'Article 27 des Prescriptions Générales de la FIA.

29 - Contrôle des courses par caméras embarquées (suivant la réglementation des championnats concernés)

La CIK-FIA mettra en place un système de contrôle des courses par caméras embarquées sur tous les karts (sauf en Superkart). Chaque caméra et carte-mémoire sera la propriété de la CIK-FIA et distribuée en Parc Fermé. Les fixations de la caméra (boîtier étanche et support) seront la propriété des Concurrents. Il est de leur responsabilité d'installer correctement le kit de support sur le kart ; en revanche, il est strictement interdit aux Pilotes et Mécaniciens de manipuler directement les caméras, sous peine d'exclusion.

30 - Matériels de contrôle

Toute perte, détérioration ou tentative de manipulation du système RL-RDL de contrôle du régime du moteur sera sanctionnée au minimum d'une amende de 600 €. La perte ou la détérioration involontaire du système ALSPY de contrôle des embrayages ou de la caméra embarquée sera facturée 200 € ; leur manipulation ou détérioration volontaire sera sanctionnée d'une amende minimum de 600 €.

title of the CIK-FIA Championship (or Cup or Trophy), with the CIK-FIA logo, the logo of the ASN and, if the ASN itself is not the Organiser, the logo of the proxy Organiser.

- The programme and lists of results must mention the surname, first name and nationality of the Drivers, the name and nationality of the Entrants, the makes of the equipment used (chassis-engine-tyres) and the racing numbers.

- The preparations prior to the final phase will be, as far as possible, preceded by a ceremony (presentation of Drivers, etc.).

- The ceremony for the proclamation of the winner shall be carefully prepared and the following equipment must be provided for as follows:

* a podium of large dimensions with the logos of the CIK-FIA, the ASN and, if the ASN itself is not the Organiser, of the proxy Organiser (see Appendix 12 to the Circuit Regulations, Part 1);

* the 3rd and 2nd placed Drivers and the winner of the Event will climb on the podium in that order;

* the winner's national anthem will be played and the national flags of the top 3 classified Drivers will be hoisted (the nationality of the Driver being that of the ASN which delivered his licence, except for the World Championship where the civil nationality of the Driver will prevail);

* at least a cup will be awarded to the Drivers.

28 - FIA filming and moving picture rights

The coverage of Events counting towards the CIK-FIA Championships must be fair and impartial, in accordance with Article 27 of the FIA General Prescriptions.

29 - Race control system with on-board cameras (according to the regulations of the championships concerned)

The CIK-FIA will implement a race control system with on-board cameras on all karts (except in Superkart). Each camera and smart card will be the property of the CIK-FIA, and they will be distributed in the Parc Fermé. The camera attachments (water-proof casing and support) will be the property of the Competitors. It is their responsibility to install the support kit correctly on the kart, but it is strictly forbidden for Drivers and Mechanics to handle the cameras directly, under pain of exclusion.

30 - Control systems

Any loss, deterioration or attempt to tamper with the RL-RDL engine speed control system will be punished by a minimum fine of 600 €. Loss or involuntary deterioration of the ALSPY clutch control system or of the on-board camera will be invoiced 200 €; tampering with or deliberately deteriorating them will be punished by a minimum fine of 600 €.

