

4 - RÉGLEMENTATION GÉNÉRALE

Article 4.1: Prescriptions Générales (Compétitions FIA Karting & Compétitions Internationales)

Article 4.2: Prescriptions Spécifiques (Compétitions FIA Karting)

4.1 PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES (COMPÉTITIONS FIA KARTING & COMPÉTITIONS INTERNATIONALES)

1) Objectifs

La COMMISSION INTERNATIONALE DE KARTING-FIA (ci-après désignée «CIK-FIA») est une Commission spécialisée de la FIA régie par les Statuts de la FIA et le Règlement Intérieur de la FIA.

Le contrôle et la bonne marche des Compétitions internationales (ci-après dénommées «Compétitions») pour les véhicules dénommés «karts» devront être assurés dans chaque pays par l'Autorité Sportive Nationale («ASN») détenant le pouvoir sportif en vertu de son affiliation à la FIA.

2) Prescriptions Sportives

2.1 - Application des Prescriptions Générales

Tous les Règlements Particuliers des Compétitions inscrites au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA doivent être conformes au Code Sportif International (ci-après dénommé «le Code») et à ses Annexes, aux Bulletins Officiels de la FIA et de la CIK-FIA et aux présentes Prescriptions Générales («les Prescriptions»).

2.2 - Statut des Compétitions

Toute Compétition doit être inscrite au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA, dans le respect du Code.

Toutes les Séries utilisant du matériel reconnu doivent être inscrites au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA dans le respect du Code :

- dès qu'un Commissaire Sportif International de la CIK-FIA est nommé sur la compétition nationale concernée ;
- et
- dès que le mot «International» fait partie du nom de la compétition nationale concernée.

2.3 - Karts admis

2.3.1 - Ne peuvent être admis à une Compétition que les karts conformes au Règlement Technique de Karting de la CIK-FIA, au Règlement de Reconnaissance ou, à défaut, à tout règlement de l'ASN concernée, soumis à l'approbation de la CIK-FIA. Les prescriptions de sécurité de la CIK-FIA doivent toujours être d'application (Article 7 du Règlement Technique de la CIK-FIA, Sécurité des Karts et des Equipements).

2.3.2 - Dans toutes les Compétitions inscrites au Calendrier Sportif International FIA Karting (Superkart excepté), il est obligatoire d'utiliser l'équipement suivant avec une homologation CIK-FIA valide / Reconnu par la CIK-FIA, avec un Formulaire de Données Techniques CIK-FIA valide :

- châssis ;
- éléments de carrosserie (panneaux avant, carénages avant, kits de montage de carénage avant, carrosserie latérale et protections des roues arrière) ;
- moteurs (moteurs, carburateurs, allumages et silencieux d'aspira-

4 - GENERAL REGULATIONS

Article 4.1: General Prescriptions (FIA Karting Competitions & International Competitions)

Article 4.2: Specific Prescriptions (FIA Karting Competitions)

4.1 GENERAL PRESCRIPTIONS (FIA KARTING COMPETITIONS & INTERNATIONAL COMPETITIONS)

1) Aims

The COMMISSION INTERNATIONALE DE KARTING-FIA (hereafter referred to as the «CIK-FIA») is a specialised Commission of the FIA governed by the Statutes of the FIA and the FIA Internal Regulations.

The control and good running of international Competitions (hereafter referred to as «Competitions») for vehicles called «karts» shall be ensured in each country by the National Sporting Authority («ASN») holding the sporting power in accordance with its FIA membership.

2) Sporting Prescriptions

2.1 - Application of the General Prescriptions

All Supplementary Regulations of Competitions entered on the CIK-FIA International Sporting Calendar must comply with the International Sporting Code (hereafter referred to as «the Code») and its Appendices, to the Official Bulletins of the FIA and of the CIK-FIA and to these General Prescriptions («the Prescriptions»).

2.2 - Statute of Competitions

All Competitions must be entered on the CIK-FIA International Sporting Calendar in the respect of the Code.

All Series using recognised equipment must be entered on the CIK-FIA International Sporting Calendar in the respect of the Code:

- when a CIK-FIA International Steward is appointed to the national competition concerned;
- and
- when the word «International» is part of the name of the national competition concerned.

2.3 - Eligible karts

2.3.1 - Only karts complying with the CIK-FIA Karting Technical Regulations, with the Recognition Regulations or, failing this, with any regulations of the ASN concerned submitted to the approval of the CIK-FIA, may be accepted in a Competition. The safety prescriptions of the CIK-FIA must always be applied (Article 7 of the Technical Regulations of the CIK-FIA, Safety of Karts and Equipment).

2.3.2 - In all Competitions registered on the FIA Karting International Sporting Calendar (except Superkart), it is mandatory to use the following equipment with a valid CIK-FIA homologation / Recognised by the CIK-FIA, with a valid CIK - FIA Technical Data Form:

- chassis;
- bodywork elements (front panels, front fairings, front fairing mounting kits, side bodywork and rear wheel protections);
- engines (engines, carburetors, ignitions and intake silencers).

tion).

- pneus (pour les classes Junior - pneus Option / pour les classes Senior - pneus Option ou Prime).

La liste des équipements homologués par la CIK-FIA est disponible sur le site web de la CIK www.fiakarting.com.

Si l'ASN organisant la Compétition Internationale (Superkart excepté) concernée demande d'utiliser des moteurs non homologués par la CIK-FIA, les performances des moteurs des classes Junior et Senior utilisés dans cette Compétition ne doivent pas dépasser celles des moteurs concernés homologués par la CIK-FIA. Par conséquent, l'ASN organisant la Compétition Internationale concernée doit soumettre au bureau de la CIK-FIA une fiche technique contenant toutes les informations techniques des moteurs concernés.

2.3.3 Carénage avant et kit de montage de carénage avant

Dans toutes les Compétitions inscrites au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA (Superkart excepté), l'utilisation d'un carénage avant homologué et du kit de montage de carénage avant homologué est obligatoire.

A partir des Manches Qualificatives jusqu'à la Phase finale, chaque Pilote doit entrer dans le «Parc d'Assistance Départ» avec le carénage avant détaché de son kart. Le Mécanicien ou le Pilote lui-même doit monter le carénage avant dans le «Parc d'Assistance Départ» sous la supervision d'un Commissaire Technique.

Pendant les Manches Qualificatives et la Phase finale, il est uniquement autorisé d'installer le carénage avant dans l'«Aire de réparation».

Installation du « Carénage avant »

Le carénage avant (installé à l'aide du kit de montage de carénage avant) doit être en position correcte à partir des Manches Qualificatives jusqu'à la Phase finale, tel que décrit dans le Dessin Technique n° 2.2.1

Le drapeau noir à disque orange ne sera pas présenté à un Pilote si son carénage avant n'est plus en position correcte. Si les Commissaires Techniques/Juges de Fait indiquent, après les Manches Qualificatives et les courses de la Phase finale, que le carénage avant sur un ou plusieurs karts n'était plus dans la bonne position au moment où le « drapeau à damier noir et blanc » était agité et où le(s) kart(s) concerné(s) franchissait(aient) la ligne d'arrivée, ou lorsque la course a été suspendue en vertu de l'Article 2.21 des Prescriptions Générales, sauf si moins de deux tours ont été effectués, une pénalité en temps de 5 secondes sera dans tous les cas infligée automatiquement par les Commissaires Sportifs au(x) Pilote(s) concerné(s).

Cette décision n'est pas susceptible d'appel. Les Concurrents concernés ne sont pas invités à signer les documents de décision.

A tout moment à partir des Essais Qualificatifs jusqu'à la phase finale, y compris après que le « drapeau à damier noir et blanc » a été agité, ou lorsque la course a été arrêtée en vertu de l'article 2.21 des Prescriptions Générales, sauf si moins de deux tours ont été effectués, et jusqu'à la pesée, s'il est constaté / prouvé qu'un Pilote ou un tiers a tenté de remettre ou a remis en place, hors de l'aire de réparation, un carénage avant qui n'était pas correctement positionné, le Pilote concerné sera disqualifié de la Compétition. Cette décision n'est pas susceptible d'appel.

- tyres (for Junior classes – Option tyres / for Senior classes – Option or Prime tyres).

The list of CIK-FIA homologated equipment is available on the CIK website, www.fiakarting.com.

If the ASN organising the International Competition (except Superkart) concerned applies to use non-CIK homologated engines, the performance of the engines in Junior and Senior classes used in that Competition shall not exceed that of the CIK-FIA homologated engines concerned. Therefore, the ASN organising the International Competition concerned has to submit to the CIK-FIA office a technical data sheet with all technical information of the engines concerned.

2.3.3 Front Fairing & Front Fairing Mounting Kit

In all Competitions registered on the CIK-FIA International Sporting Calendar (except Superkart), the use of a homologated front fairing and of the homologated front fairing mounting kit is mandatory.

As from the Qualifying Heats until the final phase, each Driver must enter the "Start Servicing Park" with the front fairing detached from their kart. The Mechanic or the Driver himself must mount the front fairing in the "Start Servicing Park" under the supervision of a Scrutineer.

During Qualifying Heats and final phase, the front fairing can only be installed in the correct position in the "Repair Area".

Correct installation of the "Front Fairing"

The front fairing (using the front fairing mounting kit) must be in the correct position as from the Qualifying Heats until the final phase, as described in Technical Drawing No. 2.2.1

The black flag with an orange disc will not be shown to a Driver if his front fairing is no longer in the correct position. If the Scrutineers/Judges of Fact report, after Qualifying Heats and final phase races, that the front fairing on one or more karts was no longer in the correct position when the "black and white chequered flag" was waved and the kart(s) concerned crossed the finish line, or when the race has been suspended under Article 2.21 of the General Prescriptions, except if fewer than two laps have been completed, a time penalty of 5 seconds will be automatically imposed in all cases by the Stewards on the Driver(s) concerned.

This decision is not subject to appeal. The Competitors concerned shall not be invited to sign the decision documents.

At any time from Qualifying Practice until the final phase, including after the «black and white chequered flag» has been waved, or when the race has been stopped under article 2.21 of the General Prescriptions, except if less than two laps have been done, and until the weighing of the kart, if it is found / proven that a Driver or a third party has attempted to refit or has successfully refitted, outside the repair area, a front fairing that was not correctly positioned, the Driver concerned will be disqualified from the Competition. This decision is not subject to appeal.

2.4 - Inscription des Compétitions

Les Compétitions ne peuvent se dérouler que sur un circuit homologué par la CIK-FIA, détenant une licence circuit appropriée aux types de karts utilisés dans le cadre de ces Compétitions.

À condition qu'une Compétition réponde en tous points aux dispositions du Code et de ses Annexes, la CIK-FIA l'inscrira au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA sur demande de l'ASN concernée. Au cas où une ASN déléguerait son organisation à un tiers, l'ASN demeurerait responsable vis-à-vis de la CIK-FIA en ce qui concerne le respect de tous les règlements.

Le Calendrier des Championnats, Coupes et Trophées FIA Karting sera préparé chaque année par le Groupe de Travail «Règlements sportifs - Calendrier - Championnats» et sera soumis à la CIK et au Conseil Mondial du Sport Automobile pour approbation. Tout litige résultant du travail du Groupe de Travail «Règlements sportifs - Calendrier - Championnats» sera réglé par la CIK, dont les décisions sont toujours soumises au contrôle du Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA. Conformément aux Statuts et au Code, la juridiction compétente pour trancher les litiges en dernier ressort est la Cour d'Appel Internationale (CAI) de la FIA.

Les ASN s'engagent à adopter et à développer dans leur pays les classes des catégories internationales fixées par la CIK-FIA. Elles pourront établir des catégories dites «Nationales de Promotion» ayant une réglementation particulière découlant de critères techniques et économiques propres au pays considéré.

Ces catégories devront favoriser l'accès des Pilotes aux catégories internationales et respecter les exigences techniques de la CIK-FIA en matière de sécurité.

2.5 - Déplacement ou annulation d'une Compétition

A. Le déplacement ou l'annulation d'une Compétition doivent être notifiés par écrit par l'ASN à la CIK-FIA au moins trois mois avant la date prévue pour la Compétition. Dans ce cas, un droit de déplacement égal à 15% du droit d'inscription de la Compétition au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA ou un droit d'annulation de 10% de ce droit sera exigé.

B. Si l'avis de déplacement ou d'annulation est communiqué par l'ASN à la CIK-FIA moins de trois mois avant la date prévue pour la Compétition, il sera réclamé à l'ASN un droit de déplacement ou d'annulation égal à 15% du droit d'inscription.

2.6 - Publication du Règlement Particulier

A. Les Organisateurs sont tenus d'indiquer dans leur Règlement Particulier s'il existe des problèmes d'importation de karts de compétition ou de pièces détachées, et les mesures à prendre pour limiter les problèmes ainsi rencontrés.

B. Toute modification ou disposition supplémentaire apportée au règlement d'une Compétition doit être introduite dans le respect du Code, par l'inclusion d'additifs numérotés et datés qui deviendront partie intégrante du Règlement Particulier de la Compétition.

2.7 - Pilotes admis

Pour participer à une Compétition, tout Pilote doit être en possession d'une Licence Internationale de Concurrent/Conducteur [Article 9.1 du Code] valable pour le Karting et pour l'année en cours, délivrée

2.4 - Entry of Competitions

Competitions may be held only on circuits homologated by the CIK-FIA and holding a circuit licence, appropriate to the types of karts used in these Competitions.

Providing that a Competition meets in every respect the provisions of the Code and its Appendices, the CIK-FIA will enter it on the CIK-FIA International Sporting Calendar on request of the ASN concerned. Should an ASN delegate its organisation to a third party, the ASN would remain responsible vis-à-vis the CIK-FIA as regards the respect of all regulations.

The FIA Karting Championships, Cups and Trophies Calendar will be prepared every year by the Sporting Regulations - Calendar - Championships' Working Group, and will be submitted to the CIK and to the World Motor Sport Council for approval. Any dispute resulting from the work of the «Sporting Regulations - Calendar - Championships» Working Group will be settled by the CIK, whose decisions are always submitted to the control of the World Motor Sport Council of the FIA. In accordance with the Statutes and the Code, the competent jurisdiction to settle disputes and final court is the International Court of Appeal (ICA) of the FIA.

ASNs undertake to adopt and develop in their countries the classes of the international categories established by the CIK-FIA. They may introduce categories called «National Promotion» with specific regulations resulting from their technical and economical criteria, specific to the country considered.

These categories must favour Drivers' access to international categories and meet the technical requirements of the CIK-FIA as regards safety.

2.5 - Change of date or cancellation of a Competition

A. The change of date or cancellation of a Competition must be notified in writing by the ASN to the CIK-FIA at least three months before the date scheduled for the Competition. In that case, a change of date fee equal to 15% of the CIK-FIA International Sporting Calendar entry fee of the Competition or a cancellation fee equal to 10% of that fee will be required.

B. If the notification of the change of date or cancellation is communicated by the ASN to the CIK-FIA less than three months before the date scheduled for the Competition, the ASN will be required to pay a change of date fee or cancellation fee equal to 15% of the entry fee.

2.6 - Publication of the Supplementary Regulations

A. Organisers must indicate in their Supplementary Regulations whether there are problems of importation of competition karts or of spare parts, and what measures to take in order to limit such problems.

B. Any modification or supplementary provision to the regulations of a Competition must be introduced in the respect of the Code, by the inclusion of numbered and dated bulletins, which will become an integral part of the Supplementary Regulations of the Competition.

2.7 - Eligible Drivers

In order to participate in a Competition, any Driver must be the holder of an International Entrant's/Driver's Licence [Article 9.1 of the Code] valid for Karting and for the current year, issued by the

par l'ASN affiliée à la FIA, ainsi que de l'autorisation préalable de cette ASN si elle n'est pas organisatrice (Article 3.9.4 du Code). Les licences de Concurrents ne pourront en aucun cas être délivrées à des personnes n'ayant pas atteint l'âge de la majorité légale leur conférant entière capacité juridique.

2.8 - Acceptation des engagements

Dans son Règlement Particulier, l'Organisateur peut stipuler le nombre minimal de karts engagés; si ce nombre n'est pas atteint, l'Organisateur est en droit d'annuler la Compétition.

2.9 - Conditions générales

A. Il incombe au Concurrent d'assurer que toutes les personnes concernées par leur engagement observent toutes les dispositions du Code, du Règlement Technique et du Règlement Sportif. Si un Concurrent est dans l'impossibilité d'être présent en personne à la Compétition, il doit désigner son représentant par écrit. À tout moment d'une Compétition, la personne chargée d'un kart engagé est responsable conjointement et solidairement avec le Concurrent du respect de l'ensemble des dispositions du Code et de la réglementation CIK-FIA.

B. Les Concurrents doivent assurer que leurs karts respectent les conditions de conformité et de sécurité pendant toute la durée des essais et de la course.

C. Toutes les personnes concernées de quelque façon que ce soit par un kart engagé ou se trouvant pour toute autre raison dans la zone du Paddock, des Parcs d'Assistance ou sur la piste, doivent porter à tout moment un laissez-passer approprié.

2.10 - Vérifications Techniques et Sportives

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

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

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

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

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

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

- vérifier la conformité du kart ou de l'équipement du Pilote,
- exiger qu'un kart soit démonté par le Concurrent pour s'assurer que les conditions d'admission ou de conformité sont pleinement respectées,
- demander à un Concurrent de leur fournir tel échantillon ou telle pièce qu'ils pourraient juger nécessaires.

ASN affiliated to the FIA, as well as of the authorisation previously granted by that ASN if it is not the Organiser (Article 3.9.4 of the Code).

Entrants' licences may not be delivered to persons who are still under age and do not have full legal capacity.

2.8 - Acceptation of entries

In his Supplementary Regulations, the Organiser may stipulate the minimum number of karts entered; if this number is not reached, the Organiser has the right to cancel the Competition.

2.9 - General conditions

A. It is the Entrant's responsibility to ensure that all persons concerned by his entry observe all the requirements of the Code, the Technical Regulations and the Sporting Regulations. If an Entrant is unable to be present in person at the Competition, he must nominate his representative in writing. The person having charge of an entered kart during any part of a Competition is responsible jointly and severally with the Entrant for the respect of all the provisions of the Code and of the CIK-FIA Regulations.

B. Entrants must ensure that their karts comply with the conditions of eligibility and safety throughout practice and the race.

C. All persons concerned in any way by an entered kart or present in any other capacity whatsoever in the Paddock, Servicing Parks or on the track must wear an appropriate pass at all times.

2.10 - Scrutineering and Sporting Checks

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

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

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

D. The Clerk of the Course or the Chief Medical Officer may ask a Driver to undergo a medical examination at any time during a Competition.

E. No kart may participate in a Competition unless it has been checked by the Scrutineers.

F. At any time during a Competition, the Scrutineers may:

- check the eligibility of the kart or of the Driver's equipment,
- require a kart to be dismantled by the Entrant to make sure that the conditions of eligibility and conformity are fully satisfied,
- require an Entrant to supply them with such parts or samples as they may deem necessary.

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

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

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

J. Les Commissaires Sportifs publieront les résultats pour chaque kart vérifié et, à la demande, les mettront à la disposition des autres Concurrents. Ces résultats ne comprendront pas de données chiffrées particulières sauf en ce qui concerne l'analyse du carburant.

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

L. Chaque Pilote recevra lors des Vérifications Sportives un «Passport Technique». Tous les détails relatifs au matériel complet doivent être inscrits sur ce formulaire avant qu'il ne soit présenté aux Vérifications Techniques. Un «Passport Technique» incomplet sera refusé.

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

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

O. Des systèmes de mesure du régime maximum et/ou de contrôle du fonctionnement de l'embrayage pourront être utilisés dans les catégories où des limites de régime et/ou de fonctionnement de l'embrayage sont prescrites. Ils devront être installés dans le strict respect des instructions y afférentes.

P. Sur décision des Commissaires Sportifs, les Commissaires Techniques pourront interchanger l'allumage des Concurrents contre celui fourni par la CIK ou par l'ASN concernée. L'allumage de substitution devra être de la même marque et du même modèle que celui utilisé par le Concurrent concerné.

2.11 - Accès à la piste

Seuls les Officiels prévus dans l'organigramme du Règlement Particulier de la Compétition auront le droit d'accéder à la piste. Les représentants de la presse ne pourront accéder à la piste que s'ils en ont fait la demande expresse auprès de l'Organisateur et qu'ils en ont obtenu l'autorisation. Il leur faudra en outre respecter les consignes de sécurité dictées par les Officiels.

2.12 - Carburant

Le carburant utilisé devra être conforme aux prescriptions du Règlement Technique (Article 5.12 des Prescriptions Générales du Règlement Technique).

2.13 - Parc Fermé

A. Seuls les Officiels chargés des contrôles peuvent pénétrer dans le

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

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

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

J. The Stewards will publish the findings of the Scrutineers concerning every karts controlled and will place them at the disposal of other Entrants on request. These findings will not include any specific figures except concerning fuel tests.

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

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

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

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

O. Systems for the measuring of the maximum engine revs and/or for the control of the clutch functioning may be used in categories where engine speed limits and/or limits regarding clutch functioning are prescribed. They shall be installed in the strict respect of the relevant instructions.

P. On decision of the Stewards, the Scrutineers will be authorised to interchange Entrants' ignition systems for the system supplied by the CIK or the ASN concerned. The substitution ignition system will have to be of the same make and same model as the one used by the Entrant concerned.

2.11 - Access to the track

Only the Officials provided for on the Officials' list in the Supplementary Regulations of the Competition will have access to the track. Representatives of the press may be given access to the track only if they have expressly asked the Organiser to do so and if the authorisation has been granted to them. They must also respect any safety instructions given by the Officials.

2.12 - Fuel

The fuel used must comply with the prescriptions of the Technical Regulations (Article 5.12 of the Technical Regulations General Prescriptions).

2.13 - Parc Fermé

A. Only those Officials charged with the checks may enter the Parc

Parc Fermé. Aucune intervention de quelque nature que ce soit ne peut y être effectuée sans l'autorisation de ces Officiels.

B. Dès présentation du drapeau à damier (Arrivée), la réglementation du Parc Fermé s'appliquera à la zone comprise entre la Ligne d'Arrivée et l'entrée du Parc Fermé.

C. Le Parc Fermé devra être suffisamment grand et protégé pour assurer qu'aucune personne non autorisée ne puisse y accéder.

2.14 - Sécurité générale

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

B. Pendant les Essais Libres (suivant la réglementation des championnats concernés), les Essais Qualificatifs, les Manches Qualificatives et les courses de la phase finale, les Pilotes ne peuvent utiliser que la piste et doivent à tout moment observer les dispositions du Code relatives au pilotage sur circuit. Le circuit est défini par les lignes blanches délimitant la piste des deux côtés. Les Pilotes sont autorisés à emprunter toute la largeur de la piste entre ces lignes. Si les quatre roues d'un kart se trouvent à l'extérieur de ces lignes, le kart est considéré comme étant sorti de la piste.

C. Pendant les Essais Libres (suivant la réglementation des championnats concernés), les Essais Qualificatifs, les Manches Qualificatives et les courses de la phase finale, un kart qui s'arrête doit être dégagé de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas les autres Pilotes. Si le Pilote est dans l'impossibilité de dégager le kart d'une position dangereuse en le conduisant, il est du devoir des Commissaires de Piste de lui prêter assistance; toutefois, si le kart redémarre grâce à une telle assistance, il sera disqualifié du classement des Essais Qualificatifs ou de la course au cours desquels cette assistance aura été fournie. Sauf raison médicale ou de sécurité, le Pilote doit obligatoirement rester à proximité de son kart jusqu'à la fin des Essais Libres, des Essais Qualificatifs, de la Manche Qualificative ou des courses de la phase finale.

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

D. Toute réparation à l'aide d'outillage est interdite en dehors de l'«Aire de Réparation». Il est interdit d'embarquer à bord du kart tout outillage et/ou toutes pièces de rechange. Le Pilote ne pourra recevoir une assistance que dans l'«Aire de Réparation» déterminée par le Règlement Particulier ou lors du Briefing.

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

F. Sauf dans les cas expressément prévus par le Règlement ou par le Code, personne, à l'exception du Pilote, n'est autorisé à toucher un kart arrêté à moins qu'il ne se trouve dans l'«Aire de Réparation».

G. Quand la piste est fermée par la Direction de Course pendant et après les Essais, et après l'arrivée jusqu'à ce que tous les karts concernés, mobiles ou non, soient arrivés au «Parc Arrivée» ou au Parc Fermé, personne n'est autorisé à accéder à la piste excepté les

Fermé. No intervention whatsoever may be carried out therein without the authorisation of these Officials.

B. As soon as the chequered flag is displayed (Finish), the Parc Fermé regulations will apply for the area between the Finish Line and the entrance to the Parc Fermé.

C. The Parc Fermé shall be large and protected enough to ensure that no unauthorised person may have access to it.

2.14 - General safety

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

B. During Free Practice (according to the regulations of the championships concerned), Qualifying Practice, the Qualifying Heats and the races of the final phase, Drivers may use the track only and must at all times observe the dispositions of the Code relating to driving on circuits. The circuit is defined by the white lines on both sides of the track. Drivers are allowed to use the whole width of the track between these lines. If the four wheels of a kart are outside these lines, the kart is considered as having left the track.

C. During Free Practice (according to the regulations of the championships concerned), Qualifying Practice, the Qualifying Heats and the races of the final phase, a kart that stops must be removed from the track as rapidly as possible in order for its presence not to constitute a danger or be an impediment for other Drivers. If the Driver is unable to remove the kart from a dangerous position by driving it, it is the marshals' duty to help him; however, if the kart restarts as a result of such help, it will be disqualified from the classification of the Qualifying Practice or the race in which this help was provided. Except for medical or safety reasons, the Driver must stay close to his kart until the end of Free Practice, Qualifying Practice, the Qualifying Heat or the races of the final phase.

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

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

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

F. Except in cases expressly provided for by the Regulations or by the Code, no one except the Driver is authorised to touch a stopped kart unless it is in the "Repair Area".

G. When the track is closed by the Race Direction during and after Practice and after the finish until all concerned karts, whether they are mobile or not, have arrived at the "Finish Park" or at the Parc Fermé, no one is allowed to accede to the track, with the exception

Commissaires de Piste dans l'exécution de leur mission et le Pilote lorsqu'il conduit.

H. Pendant les Essais Libres (suivant la réglementation des championnats concernés), les Essais Qualificatifs, les Manches Qualificatives et les courses de la phase finale, le kart ne peut être remis en marche que par le Pilote lui-même, sauf s'il repart de l'«Aire de Réparation». Le Pilote ne pourra recevoir aucune aide extérieure sur la piste pendant le déroulement d'une Compétition, excepté dans l'«Aire de Réparation», qu'il ne pourra regagner que par ses propres moyens.

Il est interdit au(x) pousseur(s) d'aider le Pilote après le franchissement de la ligne tracée à la sortie de la «Pré-Grille».

I. Une limitation de vitesse peut être imposée sur la voie des stands et l'Aire de Réparation pendant les Essais, les courses et les Tours de Formation. Tout Pilote dépassant cette limitation se verra infliger une pénalité prévue dans le Règlement ou le Code.

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

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

L. Aucun Pilote ne pourra quitter l'«Aire de Réparation» sans y avoir été invité par les Commissaires de Piste.

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

N. Tout Pilote ayant l'intention de quitter la piste, de rentrer au «Parc Arrivée» ou de s'arrêter dans l'«Aire de Réparation» en manifestera l'intention en temps utile et s'assurera qu'il peut le faire sans danger.

O. En cours de Compétition et sur ordre du Directeur de Course ou du Directeur d'Épreuve, le Pilote qui se trouvera en infraction vis-à-vis du Règlement Technique, sauf au dernier tour, devra s'arrêter dans l'«Aire de Réparation» et remédier à cette non-conformité avant de reprendre la piste.

P. Lorsqu'ils participent aux Essais Libres (suivant la réglementation des championnats concernés) ou Essais Qualificatifs, aux Manches Qualificatives ou aux Courses de la phase finale, les Pilotes doivent en toutes circonstances porter l'équipement complet défini à l'Article 7 du Règlement Technique.

Q. Il est interdit de circuler dans le Paddock avec des motos, scooters ou autres engins motorisés. Démarrer, roder, chauffer ou tester des moteurs de karts dans le Paddock ainsi que dans les Zones réservées (voir Article 20 du Code Sportif International) est strictement interdit. Les contrevenants sont sanctionnés d'une amende d'au moins 250 €. En cas d'infractions répétées, les Commissaires Sportifs pourront disqualifier le Pilote concerné de la Compétition. En application de l'Article 12.2.3 du Code, les appels contre les décisions des Commissaires Sportifs n'ont pas d'effet suspensif lorsqu'au cours de la même Compétition sera perpétré un acte de récidive justifiant une disqualification du Concurrent.

of marshals carrying out their duties and of Drivers when they are driving.

H. During Free Practice (according to the regulations of the championships concerned), Qualifying Practice, the Qualifying Heats and the races of the final phase, the kart may be restarted only by the Driver himself, except if he restarts from the "Repair Area". The Driver may not receive any outside help on the track during the running of a Competition, except in the "Repair Area", which he may reach only by his own means.

Pushers are not allowed to help Drivers once they have crossed the line drawn at the exit of the "Pre-Grid".

I. A speed limit may be imposed in the pit lane and in the Repair Area during Practice, races and the Formation Laps. Any Driver braking this speed limit will be imposed a penalty provided for in the Regulations or the Code.

J. If a Driver is faced with mechanical problems during Practice, the Qualifying Heats or the Races of the final phase, he must evacuate the track as soon as possible for safety reasons.

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

L. No Driver may leave the "Repair Area" without having been invited to do so by Marshals.

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

N. Any Driver who intends to leave the track, to return to the "Finish Park" or to stop in the "Repair Area" shall demonstrate his intention in due time and shall ensure that he may do so safely.

O. During the Competition and at the order of the Clerk of the Course or the Race Director, a Driver who breaches the Technical Regulations, except during the final lap, must stop in the "Repair Area" and remedy the breach before rejoining the track.

P. When they participate in Free Practice (according to the regulations of the championships concerned) or Qualifying Practice, in the Qualifying Heats or the Races of the final phase, Drivers must at all times wear the full equipment defined under Article 7 of the Technical Regulations.

Q. It is forbidden to circulate with motorbikes, scooters or any other motorised devices in the Paddock. The starting up, running in, warming up or testing of kart engines in the Paddock as well as in the Reserved Areas (see Article 20 of the International Sporting Code) is strictly prohibited. Offenders will be penalised by a fine of minimum 250 €. In the event of repeated breach, the stewards may disqualify the driver concerned of the competition. In application of Article 12.2.3 of the Code, appeals against the stewards' decisions have no suspensive effect when in the course of the same Competition, a further breach is committed justifying the Disqualification of the same Competitor.

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

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

De fait, l'utilisation de pneus «slicks» est obligatoire dans tous les autres cas de figure.

2.15 - Signification des drapeaux

* Signaux par drapeaux devant être utilisés par le Directeur d'Épreuve, le Directeur de Course ou son adjoint sur la ligne de départ:

(a) Drapeau national:

Ce drapeau est normalement utilisé pour donner le départ de la course. Le signal de départ doit être donné en abaissant le drapeau qui, en ce qui concerne les Compétitions avec départ arrêté, ne doit pas être levé au-dessus de la tête avant que tous les karts ne soient à l'arrêt, et en aucun cas pendant plus de 10 secondes. Ce drapeau ne sera utilisé que dans certaines circonstances (par exemple au cas où la signalisation lumineuse ne fonctionnerait plus) et pour les Essais Qualificatifs.

(b) Drapeau rouge:

Doit être agité sur la ligne de départ quand il aura été décidé d'arrêter une séance d'essais ou la course. Le drapeau rouge peut être utilisé par le Directeur de Course, ou son représentant, pour la fermeture de la piste.

(c) Drapeau à damier noir et blanc:

Doit être agité. Il signifie la fin d'une séance d'essais ou d'une course.

(d) Drapeau noir:

Doit être utilisé pour informer le Pilote concerné qu'il doit s'arrêter, la prochaine fois qu'il s'approchera de l'entrée du Parc Fermé. Si pour un motif quelconque le Pilote ne respecte pas cette instruction, ce drapeau ne doit pas être présenté pendant plus de quatre tours consécutifs.

La décision de présenter ce drapeau est du ressort exclusif des Commissaires Sportifs et le Concurrent concerné sera immédiatement informé de la décision.

(e) Drapeau noir à disque orange (de 40 cm de diamètre):

Doit être utilisé pour informer le Pilote concerné que son kart a des ennuis mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres Pilotes et qu'il doit s'arrêter dans l'«Aire de réparation» au passage suivant. Lorsque les problèmes mécaniques ont été résolus, le kart peut regagner la course.

(f) Drapeau noir et blanc divisé suivant diagonale:

Ne doit être présenté qu'une fois. Il constitue un avertissement, indiquant au Pilote concerné qu'il a été signalé pour conduite non sportive.

Les trois drapeaux ci-dessus (d, e & f) devraient être présentés immo-

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

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

2.15 - Signification of flags

* Flag signals to be used by the Race Director, the Clerk of the Course or his deputy at the start line:

(a) National flag:

This flag is normally used to start the race. The starting signal must be given by lowering the signal which, for standing start Competitions, must not be raised above the head until all karts are stationary and in no case for more than 10 seconds. This flag shall only be used in certain circumstances (e.g. in the case where the light signals no longer function) and for Qualifying Practice.

(b) Red flag:

This flag must be waved at the start line when it has been decided to stop a practice session or the race. The red flag may also be used by the Clerk of the Course or his deputy to close the circuit.

(c) Black and white chequered flag:

This flag must be waved. It signifies the end of a practice session or a race.

(d) Black flag:

This flag should be used to inform the Driver concerned that he must stop at his pit or at the place designated in the Supplementary or Championship Regulations on the next approach to the Parc Fermé entrance. If a Driver fails to comply for any reason, this flag should not be shown for more than four consecutive laps.

The decision to show this flag rests solely with the Stewards of the meeting. The Entrant concerned will immediately be informed of the decision.

(e) Black flag with an orange disc (40 cm in diameter):

This flag should be used to inform the Driver concerned that his kart has mechanical problems likely to endanger himself or others and means that he must stop in the "Repair Area" on the next lap. When the mechanical problems have been rectified, the kart may rejoin the race.

(f) Black and white flag divided diagonally:

This flag should be shown only once and is a warning to the Driver concerned that he has been reported for unsportsmanlike behaviour.

These last three flags (in d, e & f) should be shown motionless and

biles et accompagnés d'un panneau noir portant un numéro blanc qui doit être présenté au Pilote du kart qui porte le numéro affiché. Ces drapeaux pourront également être présentés à d'autres endroits que la ligne de départ si le Directeur d'Épreuve ou de Course le juge nécessaire.

Normalement, la décision de présenter les deux derniers drapeaux (e & f) est du ressort du Directeur d'Épreuve ou de Course; cependant elle pourra être prise sur demande des Commissaires Sportifs pour appliquer une sanction sportive.

(g) Drapeau bleu et rouge (double diagonale) avec numéro:

Arrêt pour un Pilote avant qu'il ne soit doublé ou aussi quand il a été doublé.

Ce drapeau ne peut être utilisé que si le Règlement Sportif du Championnat, de la Coupe ou du Trophée, ou le Règlement Particulier de la Compétition le prévoit.

* Signalisation par drapeaux à utiliser aux postes de surveillance:

(h) Drapeau jaune:

C'est un signal de danger et il doit être présenté aux Pilotes de deux façons avec les significations suivantes:

- un seul drapeau agité: réduisez votre vitesse, ne doublez pas et soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste.

- deux drapeaux agités: réduisez votre vitesse, ne doublez pas et soyez prêt à changer de direction ou de vous arrêter. Un danger obstrue totalement ou partiellement la piste.

Normalement, les drapeaux jaunes ne devraient être montrés qu'au poste des commissaires de course se trouvant immédiatement avant l'endroit dangereux.

Les dépassements sont interdits entre le premier drapeau jaune et le drapeau vert déployé après l'incident.

(i) Drapeau jaune rayé de rouge:

Doit être présenté immobile aux Pilotes pour les avertir d'une détérioration de l'adhérence due à la présence d'huile ou d'eau sur la piste dans la zone en aval du drapeau.

Ce drapeau doit être présenté pendant au moins 4 tours à moins que le revêtement ne redevienne normal auparavant: il n'y a pas lieu, dans le secteur en aval de celui où le drapeau est montré, de présenter un drapeau vert.

(j) Drapeau bleu:

Doit normalement être agité pour indiquer à un Pilote qu'il est sur le point d'être dépassé.

(k) Drapeau blanc:

Doit être agité. Il est utilisé pour indiquer au Pilote qu'il y a un véhicule beaucoup plus lent sur la portion de piste contrôlée par ce poste de surveillance.

(l) Drapeau vert:

Doit être utilisé pour indiquer que la piste est dégagée et doit être agité au poste de commissaires immédiatement après l'incident ayant nécessité l'utilisation d'un ou de plusieurs drapeaux jaunes. Il pourra également indiquer le départ d'un tour de chauffe ou le début d'une séance d'essais, si le Directeur d'Épreuve ou de Course le juge nécessaire.

accompanied by a black board with a white number which should be shown to the Driver of whose kart the number is displayed.

These flags may also be displayed at places other than the start line should the Race Director or the Clerk of the Course deem this necessary.

Normally the decision to show the last two flags (in e & f) rests with the Race Director or the Clerk of the Course; however, it may be taken on request of the Stewards of the meeting in order to impose a sporting sanction.

(g) Blue and red flag (double diagonal) with number:

The Driver concerned must stop before being lapped or also when he has been lapped.

This flag may only be used if it is provided for in the Championship, Cup or Trophy Sporting Regulations or in the Supplementary Regulations of the Competition.

** Flag signals to be used at observation posts:*

(h) Yellow flag:

This is a signal of danger and should be shown to Drivers in two ways with the following meanings:

- single waved: reduce your speed, do not overtake and be prepared to change direction. There is a hazard on the edge or on part of the track.

- double waved: reduce your speed, do not overtake and be prepared to change direction or stop. There is a hazard wholly or partly blocking the track.

Yellow flags should normally be shown only at the marshals' post immediately preceding the hazard.

Overtaking is not permitted between the first yellow flag and the green flag displayed after the incident.

(i) Yellow flag with red stripes:

This flag should be shown motionless to inform Drivers that there is a deterioration of adhesion due to oil or water on the track in the area beyond the flag.

This flag should be displayed for at least 4 laps unless the surface returns to normal beforehand. However, it is not necessary for marshals in the sector beyond the place where this flag is being shown to show a green flag.

(j) Blue flag:

This flag should normally be waved, as an indication to a Driver that he is about to be overtaken.

(k) White flag:

This flag should be waved and is used to indicate to the Driver that there is a much slower vehicle on the sector of track controlled by that flag point.

(l) Green flag:

This flag should be used to indicate that the track is clear and should be waved at the observation post immediately after the incident that necessitated the use of one or more yellow flags.

It may also be used, if deemed necessary by the Race Director or the Clerk of the Course, to signal the start of a warm-up lap or the start of a practice session.

2.16 - Instructions et communications aux Concurrents

Tous classements et résultats des essais, des Manches Qualificatives et des courses de la phase finale, ainsi que toutes décisions des Officiels de la Compétition seront affichés sur le tableau officiel d'affichage.

2.17 - Essais

A. La discipline en vigueur dans les Parcs d'Assistance et sur la piste ainsi que les mesures de sécurité seront les mêmes pour toutes les séances d'essais que celles en vigueur pendant les Manches Qualificatives et les courses de la phase finale.

B. Aucun Pilote ne pourra prendre le départ d'une Course sans avoir participé à au moins une séance d'Essais Libres.

C. Le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve peut interrompre les Essais aussi souvent et pour aussi longtemps qu'il l'estime nécessaire pour dégager la piste ou permettre l'enlèvement d'un kart. En outre, si, de l'avis des Commissaires Sportifs, l'arrêt est causé délibérément par un Pilote, les temps qu'il aura réalisés dans cette séance pourront être annulés et il pourra se voir refuser l'autorisation de participer à toute autre séance d'Essais. Dans le cas d'Essais Libres exclusivement, le Directeur d'Épreuve ou de Course, avec l'accord des Commissaires Sportifs, peut décider de ne pas reprendre la période d'Essais après une telle interruption.

D. Au cas où une ou plusieurs séances d'Essais seraient ainsi interrompues, aucune réclamation relative aux effets possibles de cette interruption sur la qualification des Pilotes ne serait admise.

E. Tous les tours effectués pendant les séances d'Essais Qualificatifs seront chronométrés pour déterminer la position des Pilotes au départ.

2.18 - Briefing

A. Définition: Le Briefing des Concurrents et Pilotes est une réunion organisée par le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve pour tous les Concurrents et Pilotes engagés à la Compétition.

B. Objet du Briefing: rappeler aux Concurrents et Pilotes les points spécifiques du Règlement Particulier concernant l'organisation de la Compétition; leur rappeler les notions de sécurité, soit générales, soit spécifiques au circuit utilisé; apporter toute précision concernant l'interprétation du Règlement.

C. L'heure du Briefing est mentionnée dans le programme de la Compétition. L'heure est considérée comme celle du commencement du Briefing et la porte d'entrée et l'accès au Briefing seront fermés. La réunion devra toujours se dérouler avant les Essais Qualificatifs ou la première des Manches Qualificatives. Des réunions supplémentaires peuvent être organisées si cela est jugé nécessaire.

D. La présence de tous les Concurrents et Pilotes concernés est obligatoire pendant toute la durée du Briefing sous peine de sanction, voire d'une possible disqualification de la Compétition. Deux Listes de Présence devront être signées: une par les Pilotes et l'autre par les Concurrents.

2.19 - Grille de départ

A. À l'issue de la dernière séance d'Essais Qualificatifs, la liste des

2.16 - Instructions and communications to Entrants

All classifications and results of practice, the Qualifying Heats and the races of the final phase, as well as any decisions of the Officials of the Competition will be posted on the official posting board.

2.17 - Practice

A. The discipline applied in the Servicing Parks and on the track as well as the safety measures will be the same for all practice sessions as those applied for Qualifying Heats and the races of the final phase.

B. No Driver may take the start of a Race without having participated in at least one Free Practice session.

C. The Clerk of the Course or the Race Director may interrupt Practice as often and for as long as he deems it necessary for the clearance of the track or the removal of a kart. Further, if, in the Stewards' opinion, the stop is deliberately caused by a Driver, the times he has achieved in that session may be cancelled and he may be refused the authorisation to participate in any other Practice session. In the case of Free Practice only, the Race Director or the Clerk of the Course, with the Stewards' agreement, may decide not to resume the Practice session after such an interruption.

D. Should one or several Practice sessions be interrupted in such manner, no protest relating to the possible effects of this interruption on the qualification of Drivers would be accepted.

E. Every lap completed during the Qualifying Practice sessions will be timed to determine the position of Drivers at the start.

2.18 - Briefing

A. Definition: The Entrants' and Drivers' Briefing is a meeting organised by the Clerk of the Course or the Race Director for all Entrants and Drivers entered in the Competition.

B. Aim of the Briefing: to remind Entrants and Drivers of the specific points of the Supplementary Regulations concerning the organisation of the Competition; to remind them of the safety notions, either general, or specific to the circuit used; to give any clarification concerning the interpretation of the Regulations.

C. The time of the Briefing is mentioned in the programme of the Competition. The time is considered as that of the beginning of the Briefing and the entrance door and access to the Briefing will be closed. The meeting shall always be held before Qualifying Practice or the first Qualifying Heat.

Extra meetings may be organised if this is deemed necessary.

D. The presence of all concerned Entrants and Drivers is mandatory throughout the Briefing under pain of a sanction or even of a possible disqualification from the Competition. Two Attendance Sheets shall be signed, one by Drivers and the other by Entrants.

2.19 - Starting grid

A. At the end of the final Qualifying Practice session, the list of quali-

Pilotes qualifiés sera officiellement publiée, ainsi que les grilles de départ.

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

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

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

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

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

Les karts placés sur la «Pré-Grille» doivent être prêts à courir; il est strictement interdit d'effectuer quelques travaux et/ou réglages que ce soit sur le kart sur la «Pré-Grille», à l'exception des pressions de pneus qui peuvent être ajustées par le Pilote ou son Mécanicien à l'aide de leur propre manomètre en laissant sortir uniquement l'air. Si, pour quelque raison que ce soit, le kart est présent sur la «Pré-Grille» et n'est pas «prêt à courir» dans une fenêtre de temps avant la fermeture de l'accès à la «Pré-Grille» (cinq minutes avant l'heure prévue pour le départ de la Course), il est permis que le kart soit retourné au «Parc d'Assistance Départ» pour que les réparations soient effectuées par le Mécanicien du Pilote.

Dans tous les cas, tout kart qui n'aura pas pris position sur la «Pré-Grille» dans les cinq minutes précédant l'heure prévue pour le départ de la Course se verra refuser l'accès à la «Pré-Grille». Il est strictement interdit d'échanger du matériel (de «type sec» à «type pluie» et vice versa, en cas de déclaration d'une «WET RACE») dans le cadre des dispositions du présent article. Le choix du type de châssis dans des conditions météorologiques changeantes est définitif, dès le premier accès à la «Pré-Grille».

ii) Dans les catégories dont les moteurs sont équipés d'un démarreur embarqué, les Mécaniciens seront tenus de quitter la «Pré-Grille» trois minutes avant l'heure prévue pour le départ de la Course. Tout Pilote qui ne pourrait démarrer de la «Pré-Grille» après la présentation du drapeau vert et qui demanderait l'intervention d'un Mécanicien ne sera autorisé à quitter la «Pré-Grille» que sur ordre d'un Commissaire de piste et prendra le départ à l'arrière de la formation, quel que soit le nombre de Tours de Formation. En cas de conditions climatiques changeantes, les deux châssis devront être

fied Drivers as well as the starting grids will be officially published.

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

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

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

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

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

The karts placed on the "Pre-Grid" must be ready to race; it is strictly forbidden to carry out any work and/or set-up on the kart on the "Pre-Grid", with the exception of tyre pressures, which can be adjusted by the Driver or his/her Mechanic using his/her own tyre pressure gauge by letting air out only.

If, for whatever reason, a kart is present on the "Pre-Grid" and is found not to be "ready to race" within a specified time window before access to the "Pre-Grid" is closed (five minutes before the time scheduled for the start of the Race), the kart is permitted to be returned to the "Start Servicing Park" so that repairs can be carried out by the Driver's Mechanic.

In all cases, any kart that has not taken its position on the "Pre-Grid" within the five minutes preceding the time scheduled for the start of the Race will have its access to the "Pre-Grid" denied.

It is strictly forbidden to exchange material (from "dry weather" to "wet weather" and vice versa, if the race is declared a "WET RACE") within the provisions of this article. The choice of chassis type in changing weather conditions is final, upon the first access to the "Pre-Grid".

ii) In the categories where engines are equipped with an on-board starter, the Mechanics will have to clear the "Pre-Grid" three minutes before the time scheduled for the start of the Race. If a Driver is unable to start from the "Pre-Grid" after the display of the green flag and if he requests the intervention of a Mechanic, he will be authorised to leave the "Pre-Grid" only on the orders of a Marshal and he will take the start from the back of the formation, irrespective of the number of Formation Laps. In case of changing weather conditions, the two chassis must be ready for use and set up in two

prêts à l'emploi et montés dans deux configurations différentes, l'une de type «sec», l'autre de type «pluie». Pour être autorisés, les deux châssis devront avoir été introduits en «Parc d'Assistance Départ». Chaque Pilote sélectionnera l'un des deux châssis pour l'apporter en «Pré-Grille» et ce choix sera définitif. Aucun délai supplémentaire ne sera alloué à un Pilote n'ayant pas respecté cette consigne.

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

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

H. Mise en grille sur la piste:

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

2) En cas de conditions climatiques changeantes, les deux châssis devront être prêts à l'emploi et montés dans deux configurations différentes, l'une de type «sec», l'autre de type «pluie». Pour être autorisés, les deux châssis devront avoir été introduits en «Parc d'Assistance Départ». Chaque Pilote sélectionnera l'un des deux châssis pour l'apporter en «Pré-Grille» et ce choix sera définitif. Aucun délai supplémentaire ne sera alloué à un Pilote n'ayant pas respecté cette consigne.

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

À partir de ce point, les karts doivent être prêts à courir; il est strictement interdit d'effectuer quelques travaux et/ou réglages que ce soit sur le kart à l'exception des pressions de pneus qui peuvent être ajustées par le Pilote ou son Mécanicien à l'aide de leur propre manomètre en laissant sortir uniquement l'air.

4) 13 minutes avant l'heure du départ du Tour de Formation, un signal sonore retentira annonçant que la fermeture de la sortie du «Parc d'Assistance Départ» aura lieu 1 minute plus tard. 12 minutes avant l'heure de départ, la sortie du «Parc d'Assistance Départ» sera fermée et un second signal sonore retentira.

5) Le lancement du Tour de Formation sera précédé de la présentation des panneaux annonçant:

10 minutes,
5 minutes,
3 minutes,
1 minute,
30 secondes.

different configurations, one of the "dry weather" type, the other of the "wet weather" type. In order to be authorised, the two chassis must be placed in the "Start Servicing Park". Each Driver will select one of the two chassis to take it to the "Pre-Grid" and this choice will be final. No additional time will be allowed to a Driver who has not respected these instructions.

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

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

H. Starting grid procedure on the track:

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

2) In case of changing weather conditions, the two chassis must be ready for use and set up in two different configurations, one of the "dry weather" type, the other of the "wet weather" type. In order to be authorised, the two chassis must be placed in the "Start Servicing Park". Each Driver will select one of the two chassis to take it to the "Pre-Grid" and this choice will be final. No additional time will be allowed to a Driver who has not respected these instructions.

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

From this point, karts must be ready to race; any further work and/or adjustment to the kart are strictly forbidden with the exception of tyre pressures, which can be adjusted by the Driver or his/her Mechanic using his/her own tyre pressure gauge by letting air out only.

4) 13 minutes before the starting time for the Formation Lap, an audible warning will be sounded, announcing that the exit from the "Start Servicing Park" will close 1 minute later. 12 minutes before the starting time, the exit from the "Start Servicing Park" will be closed and a second audible warning will be sounded.

5) The launching of the Formation Lap will be preceded by the showing of boards announcing:

10 minutes,
5 minutes,
3 minutes,
1 minute,
30 seconds.

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

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

Dans ce cas, un Commissaire muni d'un drapeau jaune donnera l'ordre au(x) kart(s) concerné(s) de quitter l'«Aire de réparation» lorsque tous les autres karts auront quitté la grille pour démarrer le Tour de Formation.

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

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

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

9) Dans le cas où un Pilote aurait besoin d'aide après le signal «30 secondes», il devra l'indiquer aux Commissaires de Piste et, dès que les autres karts auront quitté la grille, il sera poussé vers l'«Aire de réparation», et le Mécanicien pourra intervenir. Dans ce cas, des Commissaires de Piste munis de drapeaux jaunes se tiendront à côté du kart (ou des karts) concerné(s) pour prévenir les Pilotes en Tour de Formation.

Les Commissaires de Piste recevront l'ordre de pousser tout kart restant sur la grille après le départ du Tour de Formation vers l'«Aire de réparation» immédiatement. Tout Pilote qui démarrerait de l'«Aire de réparation» après l'intervention d'un Mécanicien ne pourra le faire que sur ordre d'un Commissaire de piste et prendra le départ à l'arrière de la formation, quel que soit le nombre de Tours de Formation.

10) La seule variation permise dans cette procédure de départ interviendra en cas de présentation sur la Ligne du panneau «START DELAYED», qui impliquera une prolongation de la procédure de 5 minutes. Dans ce cas, les Concurrents auront la possibilité de changer de kart. La procédure de départ recommencera à partir du point 5 minutes, afin de permettre le changement de kart. Les Mécaniciens auront alors la possibilité d'apporter sur la grille le kart de substitution, posé sur un chariot, pourront procéder au changement de kart et retourneront aussitôt au «Parc d'Assistance Départ» avec le kart non retenu pour la course. Tout Pilote ne disposant pas (ou plus) d'un deuxième kart devra retourner en «Parc d'Assistance Départ» pour effectuer les interventions mécaniques nécessaires et sera invité à s'élaner de la «Pré-Grille» lorsque tous les autres karts auront quitté la grille pour démarrer son Tour de Formation et prendra le départ à l'arrière de la formation, quel que soit le nombre de Tours de Formation.

2.20a - Procédure de départ

A. Le signal de départ sera donné au moyen de feux lumineux.

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

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

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

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

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

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

9) Should a Driver require assistance after the "30-second" signal, he or she must indicate this to the Marshals and, once the other karts have left the grid, it will be pushed to the "Repair Area", and the Mechanic may work on the kart. In this case, Marshals with yellow flags will stand beside the kart (or karts) concerned to warn the drivers on the Formation Lap.

Marshals will be instructed to push any kart remaining on the grid after the start of the Formation Lap to the "Repair Area" immediately. If a Driver starts from the "Repair Area" after the intervention of a Mechanic, he will be authorised to do so only on the orders of a Marshal, and he will take the start from the back of the formation, irrespective of the number of Formation Laps.

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

2.20a - Starting procedure

A. The start signal shall be given by means of lights.

B. Le mode de départ doit être stipulé dans le Règlement Particulier de la Compétition. Il ne peut être que «lancé» ou «arrêté», la grille étant constituée de deux files de karts. Le départ type «Le Mans» est interdit (sauf dérogation accordée par la CIK-FIA).

C. Pour donner le départ, le Directeur d'Épreuve (ou à défaut, le Directeur de Course) se trouvera sur une plateforme située à au moins 5 mètres du bord de la piste et derrière une barrière de protection permanente (Article 7.7.1 C du Règlement des Circuits, Partie 1).

Deux couloirs, larges de 2 mètres et bordés de lignes de couleur blanche, seront peints sur les 110 mètres maximum menant jusqu'à la ligne de Départ et ne débutant pas avant la fin du dernier virage précédant la Ligne. Une Ligne Jaune sera peinte 25 m avant la Ligne de Départ.

E. Dès que le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve indique au moyen du drapeau vert que les karts peuvent s'élaner, les Pilotes sont «aux ordres du Directeur de Course ou du Directeur d'Épreuve» et ne peuvent plus recevoir d'assistance extérieure. Tout Pilote qui ne se sera pas mis à temps avec son kart en ordre de marche aux ordres du Directeur de Course ou du Directeur d'Épreuve ne pourra quitter la «Pré-Grille» que sur ordre du Directeur de Course, du Directeur d'Épreuve ou du Responsable de la «Pré-Grille».

F. Le nombre de Tours de Formation sera indiqué lors du Briefing. Selon les instructions données lors du Briefing, les karts effectueront environ un Tour de Formation avant que le départ ne soit donné. Il est interdit de dépasser un autre Pilote sous peine de pénalité infligée par les Commissaires Sportifs (10 secondes de pénalité ou disqualification de la Manche).

Si un Pilote s'arrête pour une raison quelconque pendant le Tour de Formation, il ne pourra pas essayer de repartir avant qu'il n'ait été dépassé par l'ensemble du plateau. Il repartira obligatoirement à l'arrière de la formation. Au cas où il tenterait de démarrer devant le plateau dans l'espoir que les Pilotes de tête le dépassent, il se verrait présenter le drapeau noir et serait disqualifié de cette course.

G. Il est interdit pour regagner sa place d'emprunter tout parcours autre que la piste utilisée pour la course. Dans le cas des départs lancés, un Pilote retardataire aura la possibilité de rejoindre sa place de grille uniquement si cette manœuvre ne gêne pas les autres Pilotes et dans tous les cas avant d'avoir atteint la Ligne Rouge qui sera matérialisée sur la piste, équipée d'une boucle de chronométrage et indiquée par le Directeur d'Épreuve ou le Directeur de Course lors du Briefing. Dans le cas des départs arrêtés, un Pilote retardataire a la possibilité de rejoindre sa place de grille jusqu'au moment où les feux rouges de départ sont allumés.

H. S'il considère qu'un Pilote a été immobilisé par la faute d'un autre, le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve peut arrêter le Tour de Formation et recommencer la Procédure de Départ avec la grille originale ou autoriser le Pilote gêné à reprendre sa place.

I. Le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve donnera le départ dès qu'il sera satisfait de la formation.

J. En cas de faux départs répétés ou d'incidents au cours du

B. The type of start must be indicated in the Supplementary Regulations of the Competition. It may only be «rolling» or «standing», the grid being constituted of two lines of karts. «Le Mans» type starts are forbidden [except waiver granted by the CIK-FIA].

C. To give the start, the Race Director (or, failing that, the Clerk of the Course) shall be placed on a platform located at least 5 metres from the trackside and behind a permanent protecting barrier (Article 7.7.1 C of the Circuit Regulations, Part 1).

D. Two 2-metre wide lanes bordered by white lines will be painted over the maximum of 110 metres leading to the Start Line, beginning no earlier than the end of the last corner before the Line. A Yellow Line shall be painted 25 m prior to the Start Line.

E. As soon as the Clerk of the Course or the Race Director indicates with the green flag that the karts may take the start, the Drivers are «at the orders of the Clerk of the Course or of the Race Director» and may no longer receive any outside help. Any Driver who has not placed himself at the orders of the Clerk of the Course or of the Race Director in time with his kart in working order will be allowed to leave the "Pre-Grid" only at the orders of the Clerk of the Course, of the Race Director or of the Officer in charge of the "Pre-Grid".

F. The number of Formation Laps shall be indicated at the Briefing. According to the instructions given at the Briefing, karts will cover approximately one Formation Lap before the start may be given. It is forbidden to overtake another Driver under pain of a penalty inflicted by the Stewards (10 seconds or disqualification from the Heat).

If a Driver stops for any reason during the Formation Lap, he will not be allowed to try and start again before he has been passed by the whole field. He shall start again from the back of the formation. Should he try to start ahead of the field in the hope that the leading Drivers overtake him, he would be shown the black flag and be disqualified from that race.

G. In order to regain one's position, it is forbidden to use any course other than the track used during the race. In the case of rolling starts, a Driver who is delayed will have the possibility of regaining his grid position only if this manoeuvre does not impede other Drivers and in all cases before having reached the Red Line which will be materialised on the track, equipped with a timekeeping loop and indicated by the Race Director or the Clerk of the Course at the Briefing. In the case of standing starts, a Driver who is delayed will have the possibility of regaining his grid position until the red starting lights are switched on.

H. If he considers that a Driver has been immobilised as a result of another Driver's mistake, the Clerk of the Course or the Race Director may stop the Formation Lap and start again the Starting Procedure on the basis of the original grid or allow the impeded Driver to regain his position.

I. The Clerk of the Course or the Race Director will give the start as soon as he is satisfied with the formation.

J. In the case of repeated false starts or of incidents during the

(des) Tour(s) de Formation, le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve, agissant en qualité de Juge de Fait, pourront arrêter la procédure de départ au moyen du drapeau rouge et informer les Commissaires Sportifs, qui auront le droit d'infliger aux fautifs une pénalité, conformément à l'Article 2.24 des Prescriptions Générales. Une nouvelle procédure sera lancée, soit immédiatement, soit dans un délai de 30 minutes maximum, selon les circonstances. La grille de départ sera la même que pour la procédure initiale. Tous les Pilotes présents dans l'aire de départ ou dans l'aire de réparation avant l'arrêt de la procédure pourront prendre le départ du nouveau Tour de Formation.

K. Toute tentative pour anticiper le départ ou le retarder et toute sortie du couloir avant l'extinction des feux seront sanctionnées, conformément à l'Article 2.20a 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 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. 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.

Tout mouvement du kart durant la procédure de départ (mouvements observés alors que les feux rouges sont allumés) considéré comme un faux départ sera sanctionné d'une pénalité de 5 secondes au minimum.

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,

Formation Lap(s), the Clerk of the Course or the Race Director, acting as a Judge of Fact, may stop the starting procedure by means of the red flag and inform the Stewards, who will be entitled to inflict on the offending Drivers a penalty according to Article 2.24 of the General Prescriptions. A new procedure will begin either immediately or within 30 minutes, according to the circumstances. The starting grid will be the same as for the initial procedure. All the Drivers present in the starting area or in the repair area before the procedure was stopped will be allowed to take the start of the new Formation Lap.

K. Any attempts to jump the start or delay it and any karts leaving the lane before the lights are switched off shall be sanctioned according to Article 2.20a 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 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. 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.

Any movement of the kart during the starting procedure (movements while the red lights are on) that is evaluated as a false start will be punished with a minimum 5-second penalty.

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

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

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

En cas d'arrêt de la procédure de départ, le Directeur de Course ou d'Épreuve présentera un drapeau rouge agité signalant aux Pilotes de couper leur moteurs.

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

Les karts seront précédés d'une Voiture Pilote (roulant à une vitesse de 60 à 80 km/h) et suivis d'une voiture d'intervention. À la fin du Tour de Formation (ou, le cas échéant, à la fin du dernier Tour de Formation), la Voiture Pilote se retirera avant la Ligne et, à ce moment-là, le kart ayant obtenu la pole position devra rouler à la même vitesse et les autres karts devront maintenir leur position, sur deux lignes, jusqu'à ce que le départ soit signalé par l'extinction des feux rouges.

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

2.20b - 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 un seul drapeau jaune agité 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 «Aire de Réparation», 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.

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

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

If it is necessary to interrupt the starting procedure, the Clerk of the Course or the Race Director will show a waved red flag, indicating to the Drivers that they must cut their engines.

Rolling starts for karts with gearboxes (long Circuits)

Karts will be preceded by a Pace Car (at a speed between 60 and 80 kph) and followed by a service car. At the end of the Formation Lap (or, as the case may be, at the end of the last Formation Lap), the Pace Car will drive aside before the Line and, at that time, the pole position kart shall drive at the same speed and the other karts shall keep their positions in two lines until the start is given by the switching off of the red lights.

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

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 single waved yellow flag 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 Area" 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 a moderate speed until it reaches the end of the line of karts behind the leading kart.

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 et constante. 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 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 - Suspension des Essais ou de la Course

S'il devient nécessaire 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 d'Épreuve (s'il est désigné) ou le Directeur de Course (ou, s'il a dû s'absenter, son adjoint) 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 de suspendre la Course ou les Essais ne pourra être prise que par le Directeur d'Épreuve (s'il est désigné) ou le Directeur de Course (ou, s'il a dû s'absenter, par son adjoint). Si le signal de cesser de courir est

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 and constant 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 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 - Suspending a Practice or Race

Should it become necessary to suspend the Practice or Race because the circuit is blocked by an accident or because weather or other conditions make it dangerous to continue, the Race Director (if nominated) or the Clerk of the Course (or, if he had to leave, by his deputy) 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 suspend the race or practice may be taken only by the Race Director (if nominated) or Clerk of the Course (or, if he had to leave, by his deputy). If the signal to stop racing is given:

donné :

a) pendant les Essais :

Tous les karts réduiront immédiatement leur vitesse et rentreront lentement au Parc d'Assistance, et tous les karts abandonnés sur la piste en seront enlevés ; les Essais seront relancés dès que possible pour respecter l'horaire initial des Essais ;

b) pendant la Course :

Tous les karts réduiront immédiatement leur vitesse et avanceront selon les instructions du Directeur d'Epreuve (s'il est désigné) ou du Directeur de Course (ou, s'il a dû s'absenter, de son adjoint) :

i) jusqu'à l'«Aire de Réparation» :

A cet endroit, changements et ajustements sont autorisés, y compris l'introduction du matériel de substitution – à condition d'avoir été placé dans le «Parc d'Assistance Départ» avant le départ initial de la Course ; le ravitaillement est autorisé.

Dans le cas d'une procédure de nouveau départ «plus de deux tours mais moins de 75% de la distance» : Si le juge de fait indique que le carénage avant sur un ou plusieurs karts n'était plus dans la bonne position au moment où la course a été suspendue, une pénalité en temps de 5 secondes sera dans tous les cas infligée automatiquement au(x) pilote(s) concerné(s). Cette pénalité en temps n'est pas susceptible d'appel.

ii) sur la piste pour s'immobiliser à l'endroit désigné lors du Briefing Si le Directeur d'Epreuve (s'il est désigné) ou le Directeur de Course (ou, s'il a dû s'absenter, son adjoint) l'ordonne, aucun changement ni ajustement ne pourra être apporté au matériel d'origine (excepté pour remettre le carénage avant en position correcte sous la supervision des Commissaires Techniques) et le ravitaillement et les changements de châssis/moteur ne seront pas autorisés. Tous les karts doivent être prêts à la présentation du panneau 5 minutes. Les karts non disponibles à ce moment partiront de la voie des stands après que le départ de la Course a été donné.

Le classement de la Course au moment de la suspension sera le classement établi lorsque le kart de tête aura franchi la Ligne au terme du tour précédant celui au cours duquel la Course a été arrêtée en tenant compte d'éventuelles pénalités de carénage avant – en cas de reprise de la Course (voir Article 2.22), la grille de départ sera constituée d'une «file unique».

Procédure de nouveau départ:

MOINS DE DEUX TOURS

Le premier départ sera considéré comme nul et non avvenu et tous les concurrents en mesure de prendre un nouveau départ de la Course le feront selon les positions qu'ils occupaient sur la grille initiale – une procédure de départ normale sera adoptée. La longueur de la nouvelle Course sera la distance intégrale prévue pour la Course initiale.

PLUS DE DEUX TOURS MAIS MOINS DE 75% DE LA DISTANCE PRÉVUE POUR LA COURSE

(arrondi au nombre entier supérieur de tours)

Si la Course peut être reprise (à l'appréciation du Directeur d'Epreuve (s'il est désigné) ou du Directeur de Course (ou, s'il a dû s'absenter, de son adjoint), l'Article 2.22 s'appliquera. La grille avec «file unique» sera déterminée par l'ordre d'arrivée lorsque le kart de tête a franchi la Ligne au terme du tour précédant celui au cours duquel la Course a été arrêtée. Seuls les karts se trouvant dans l'aire de réparation au moment où la Course a été arrêtée par le

a) *During Practice:*

All karts shall immediately reduce speed and go back slowly to the 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 Race:*

All karts will immediately reduce their speed and proceed as directed by the Race Director (if nominated) or the Clerk of the Course (or, if he had to leave, by his deputy):

i) *To the "Repair Area":*

At this point changes and adjustments are allowed including the introduction of replacement equipment – provided that was placed within "Start Servicing Park" prior to the original race start, refueling is allowed.

In case of restart procedure "more than 2 laps but less than 75% of the race distance": If the judge of fact reports that the front fairing on one or more karts was no longer in the correct position when the race was suspended, in all situations a time penalty of 5 seconds will be imposed automatically on the driver(s) concerned. This time penalty is not susceptible to appeal.

ii) *Stop on the track at the place designated in the briefing:*

When instructed by the Race Director (if nominated) or the Clerk of the Course (or, if he had to leave, by his deputy) no changes or adjustments can be made to the original equipment (except to reset the front fairing in the correct position under the supervision of the Scrutineers) and refuelling or chassis/engine changes are not permitted.

All karts must be ready at the 5 minutes board. Karts not available at this time will start from the pit lane once the race start has been given.

The classification of the Race at the moment of the suspension will be the classification when the leading kart crossed the Line at the end of the lap prior to that during which the Race was stopped and any front fairing penalty will be taken into account – and will determine the single file starting grid should the race be resumed (see Article 2.22).

Restart procedure:

LESS THAN TWO LAPS

The original start will be deemed null and void and all competitors who are able to restart the race will do so in their original grid positions – a normal start procedure will be adopted. The length of the new race will be the full original race distance.

MORE THAN 2 LAPS BUT LESS THAN 75% OF THE RACE DISTANCE

(Rounded up to the nearest higher whole number of laps).

If the Race can be resumed (at the discretion of the Race Director (if nominated) or the Clerk of the Course (or, if he had to leave, by his deputy)), Article 2.22 will apply. The single file grid will be determined by the finishing order when the leading kart crossed the Line at the end of the lap prior to that during which the Race was stopped. Only karts in the Repair Area at the time when the Race was stopped by the Red Flag, will be allowed to take the restart.

drapeau rouge pourront prendre un nouveau départ. S'il n'est pas possible de donner un nouveau départ d'une course dans la phase finale, la moitié des points de championnat sera attribuée pour cette course.

Pas de procédure de nouveau départ:

75% OU PLUS DE LA DISTANCE PREVUE POUR LA COURSE
(arrondi au nombre entier supérieur de tours)

La Course sera considérée comme terminée – 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.

Dans le cas d'une course dans la phase finale, l'intégralité des points de championnat sera attribuée pour cette course.

2.22 - Reprise 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. La Course ou la Manche sera reprise selon la procédure « SLOW » et l'Article 2.20c 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 seront admis à prendre le nouveau départ.

Les places lors de la reprise seront déterminés par l'ordre d'arrivée à la fin du tour précédant celui au cours duquel la course a été suspendue après application des pénalités de carénage avant mal positionné.

2.23 - Arrivée

A. Le signal de fin de course sera donné sur la Ligne dès que le kart en tête de la course aura parcouru soit la distance intégrale prévue pour la course, soit la plus grande distance pendant la durée prévue de la course.

B. Si le signal de fin de course est donné pour une raison autre que celles prévues à l'Article 2.21 A, avant que le kart de tête n'ait effectué le nombre de tours prévus ou que le temps prescrit ne soit écoulé, la course sera considérée comme terminée lorsque le kart de tête aura franchi la Ligne pour la dernière fois avant que le signal n'ait été donné. Si le signal de fin de course est retardé pour quelque raison que ce soit, la course sera considérée comme s'étant terminée au moment où, dans des conditions normales, la fin de course aurait été décidée s'il n'y avait pas eu de retard.

C. Après avoir reçu le signal de fin de course, tous les karts devront aller directement au Parc Fermé, en empruntant le tracé normal de la piste, sans retard inutile, sans effectuer des dérapages, sans s'arrêter et sans assistance (à l'exception de celle des Commissaires de Piste si nécessaire).

Tout kart classé se trouvant dans l'impossibilité de gagner le Parc Fermé par ses propres moyens sera placé sous le contrôle exclusif des Commissaires de Piste, qui veilleront à ce que le kart soit conduit au Parc Fermé en toute régularité.

D. Pour qu'une arrivée soit jugée valable, tout Pilote devra avoir franchi la Ligne d'Arrivée assis au volant de son kart.

Should a restart of a race in the final phase not be possible, half championship points will be awarded for this race.

No Restart procedure:

75% OR MORE OF THE DISTANCE OF THE RACE

(Rounded up to the nearest higher whole number of laps).

The race will be called complete – 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.

In case of a race in the final phase, full championship points will be awarded for this race.

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

After a suspended 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.

The Race or Heat will be resumed with the "SLOW" process and Article 2.20c 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 will be allowed to take the new start.

Resuming start positions will be determined by the finishing order at the end of the lap before the one on which the race was suspended after applying penalties for the non-correct position of the front fairing.

2.23 - Finish

A. The signal indicating the end of the race shall be given on the Line as soon as the leading kart has covered either the full race distance or the greatest distance during the time scheduled for the race.

B. Should, for any reason other than under Article 2.21 A, the signal indicating the end of the race be given before the leading kart completes the scheduled number of laps or before the prescribed time has elapsed, the race will be deemed to have finished when the leading kart last crossed the Line before the signal was given. Should the signal indicating the end of the race be delayed for any reason, the Race will be deemed to have finished when, under normal circumstances, the end of the race would have been decided if there had been no delay.

C. After having received the signal indicating the end of the race, all karts shall directly go to the Parc Fermé, using the normal course of the track, without any unnecessary delay, without performing doughnuts, without stopping and without any help [except that of Marshals if necessary].

Any classified kart unable to reach the Parc Fermé by its own means will be placed under the exclusive control of Marshals, who will supervise the taking of the kart to the Parc Fermé in a regular manner.

D. For a finish to be considered valid, a Driver must have crossed the Finish Line seated at the wheel of his kart.

E. En cas d'ex æquo sur la Ligne d'Arrivée révélés par le chronométrage ou par un système de photo-finish (lequel prévaudra sur le chronométrage et/ou le rapport du Juge à l'Arrivée, si un tel Juge avait été nommé), les Pilotes à égalité seront départagés en fonction du meilleur tour enregistré par chacun d'eux lors de la course concernée.

2.24 - Incidents

Un «Incident» signifie un fait ou une série de faits impliquant un ou plusieurs Pilotes (ou toute action d'un Pilote, rapportée aux Commissaires Sportifs par le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve ou notés par les Commissaires Sportifs et rapportés au Directeur de Course ou au Directeur d'Épreuve pour enquête), qui a ou ont:

- provoqué l'arrêt d'une Course en application de l'Article 12 du Code;
- violé les présentes Prescriptions ou le Code;
- pris un départ anticipé;
- pris le départ depuis une position incorrecte (par ex. devant le pilote en pole position lors d'un départ lancé);
- violé la signalisation par drapeaux;
- fait prendre un faux départ à un ou plusieurs karts;
- causé une collision;
- fait quitter la piste à un Pilote;
- le carénage avant du kart dans la mauvaise position ;
- illégalement empêché une manœuvre de dépassement légitime d'un Pilote;
- illégalement gêné un autre Pilote au cours d'une manœuvre de dépassement.
- n'ont pas respecté les Notes de Briefing
- n'ont pas respecté les Notes de l'Événement du Directeur d'Épreuve

a) Il appartiendra aux Commissaires Sportifs de décider si un ou des Pilote(s) est/sont mêlé(s) à un Incident; il(s) ne doit(vent) pas quitter le circuit sans le consentement des Commissaires Sportifs.

b) Si un Pilote est impliqué dans un Incident et qu'il en a été informé par les Commissaires Sportifs dans les trente minutes suivant la fin de la Course, il ne doit pas quitter le circuit sans leur accord.

c) Les Commissaires Sportifs pourront utiliser tout système vidéo ou électronique susceptible de les aider à prendre une décision.

Les Commissaires Sportifs doivent infliger une pénalité en temps de 5 secondes à tout Pilote ayant causé un Incident. Si l'Incident est causé au cours d'une séance d'Essais Qualificatifs, ils doivent procéder à l'annulation de ses trois meilleurs temps réalisés dans la séance concernée. Toutefois, en fonction de la gravité des infractions à la lumière des faits, les Commissaires Sportifs pourront décider, à la place de la pénalité en temps de 10 secondes, d'une sanction parmi celles prévues dans l'échelle des pénalités à l'Article 12.4 du Code, à moins que l'infraction ne concerne la position du carénage avant du kart.

2.25 - Classements et International Karting Ranking

A. L'Organisateur peut prévoir dans son Règlement Particulier des subdivisions par groupes de karts, des subdivisions par classes de cylindrée ou encore des classements spéciaux fondés sur un indice de performance.

B. L'ASN de l'Organisateur d'une Compétition doit en envoyer les résultats au Secrétariat de la CIK-FIA dans la semaine qui suit la Compétition.

E. In the case of a dead heat on the Finish Line revealed by timekeeping or by a photo finish system (which shall prevail over timekeeping and/or a report from the Finish Line Judge, if such a Judge had been appointed), the rule for deciding between tying Drivers shall be the fastest lap time recorded by each Driver during the race concerned."

2.24 - Incidents

An «Incident» means a fact or a series of facts involving one or several Drivers (or any Driver's action reported to the Stewards by the Clerk of the Course or the Race Director or noted by the Stewards and reported to the Clerk of the Course or the Race Director for investigation), who:

- provoked the stopping of a Race in application of Article 12 of the Code;
- violated these Sporting Regulations or the Code;
- have jumped the start;
- started from an incorrect position (e.g. ahead of the pole sitter during a rolling start)
- have not respected flag signalling;
- have caused one or several karts to take a false start;
- have caused a collision;
- have forced another Driver out of the track;
- had the front fairing on the kart in the incorrect position;
- have illegally prevented a legitimate passing manoeuvre by a Driver;
- have illegally impeded another Driver during a passing manoeuvre.
- have not respected the Briefing Notes
- have not respected the Race Director Event Notes

a) It will be the responsibility of the Stewards to decide if one or several Driver(s) is/are involved in an Incident; he/they must not leave the circuit without the Stewards' agreement.

b) If a Driver is involved in an Incident, and if he was informed of this by the Stewards within thirty minutes after the end of the Race, he must not leave the circuit without their agreement.

c) The Stewards may use any video or electronic system likely to help them to take a decision.

The Stewards shall inflict a 5-second time penalty on any Driver having caused an Incident. If the Incident was caused during a Qualifying Practice session, they shall proceed to the cancellation of the three fastest times which he achieved in the session concerned. However, depending on the gravity of the infringements in light of the facts, the Stewards may decide, instead of the 10-second time penalty, on a sanction among those provided for in the penalty scale of Article 12.4 of the Code, unless the offence relates to the position of the front fairing of the kart.

2.25 - Classifications and International Karting Ranking

A. In his Supplementary Regulations, the Organiser may provide for subdivisions per groups of karts, subdivisions per cylinder cubic capacity classes or special classifications based on a performance rating.

B. The ASN of the Organiser of a Competition must send its results to the Secretariat of the CIK-FIA in the week after the Competition.

C. Dans l'objectif d'uniformiser la pratique du Karting en compétition, la CIK-FIA administre le International Karting Ranking (le « IKR »).

Le IKR est un système de classement informatisé ouvert à tous les pilotes détenteurs d'une licence délivrée par une ASN reconnue par la FIA et participant à une épreuve de compétition de Karting, inscrite au Calendrier Sportif International de la FIA et/ou au calendrier national des ASN, dont les résultats génèrent un classement général Pilotes ainsi que des sous-classements par nation, sexe, âge, catégories, etc.

La CIK-FIA se réserve le droit d'inclure ou d'exclure des compétitions de Karting qui ne répondent pas aux critères, après consultation de l'ASN concernée.

Les critères suivis par la CIK-FIA pour décider d'inclure ou d'exclure des compétitions de Karting sont les suivants : - l'épreuve doit être approuvée par les ASN concernées ; - l'épreuve et les participants doivent respecter les catégories concernées ; et - utiliser un équipement homologué et/ou reconnu par la CIK-FIA.

Une liste non exhaustive des compétitions de Karting figure sur le site www.fiakarting.com et peut être modifiée en cours d'année par la CIK-FIA.

Calcul des points

Le calcul des points est établi suivant une règle logarithmique qui tient compte de la position du pilote ou de l'équipe (endurance) au classement de la finale de l'épreuve ainsi que du nombre de pilotes engagés dans la catégorie à l'épreuve et de deux coefficients pondérateurs suivant le matériel utilisé et le format de l'épreuve.

Tous les calculs sont ensuite effectués automatiquement par le système informatique et les classements sont mis en ligne et disponibles sur le site www.fiakarting.com en fonction des nouveaux résultats enregistrés par la CIK-FIA pour les épreuves qui se sont déroulées sur la période du 1er janvier 00:00 au 14 octobre 23:59 pour la première année et du 15 octobre 00:00 au 15 octobre 00:00 pour les années suivantes.

Sur la période précisée, seuls les 8 meilleurs résultats par pilote obtenus seront retenus dans l'établissement du classement final. Le nombre de participants à une épreuve est celui défini par le nombre de pilotes figurant sur les documents de chronométrage officiel des essais chronométrés de la catégorie. Un pilote n'ayant pas pris part aux essais chronométrés mais figurant dans le document officiel serait aussi pris en compte.

L'attribution des points est établie sur la base du résultat de la finale de l'épreuve.

Le vainqueur de la phase finale de chacune des épreuves marquera automatiquement un nombre de points correspondant au grade de l'épreuve (cf. tableau ci-dessous) + le nombre de pilotes engagés dans la catégorie.

Ex. : Le vainqueur du Championnat du Monde marquera automatiquement 1000 points + le nombre de participants engagés dans la catégorie (ex. : vainqueur d'une épreuve de 80 engagés = 1080 points au 1er).

Suivant la règle logarithmique, le dernier de la finale marquera un nombre de points calculé automatiquement en proportion du nombre d'engagés. Dans le cas d'un nombre d'engagés inférieur au nombre de places en finale, le dernier de la finale marquera toujours le nombre de points équivalent au nombre d'engagés + 1 point (ex : 19 engagés aux essais chronométrés = 20 points pour le pilote terminant dernier de la finale).

C. For the purpose of standardising the practice of Karting in competitions, the CIK-FIA is managing the International Karting Ranking (the "IKR").

The IKR is a computerised ranking system open to all drivers holding a licence issued by an ASN recognised by the FIA and taking part in Karting competitions, entered on the FIA International Sporting Calendar and/or ASNs' national calendars, whose results produce an overall driver classification, as well as sub-rankings by nation, gender, age, category, etc.

The CIK-FIA reserves the right to include or exclude Karting competitions that do not meet the criteria, after consultation with the ASN concerned.

The criteria followed by the CIK-FIA in deciding to include or exclude Karting competitions are as follows: - the event must be sanctioned by the relevant ASNs; - the event and participants must respect the relevant categories; and - use equipment that is homologated and/or recognized by the CIK-FIA.

A non-exhaustive list of Karting competitions is available on the www.fiakarting.com website and may be modified during the year by the CIK-FIA.

Calculation of points

The points are calculated on a logarithmic scale, which takes into account the position of the driver or the team (endurance) in the classification of the event final, as well as the number of drivers entered in the category in question of the event, and the two weighted coefficients, depending on the equipment used and the format of the event.

All the calculations are then automatically made by the computerised system and the classifications are uploaded and made available on the www.fiakarting.com website according to the new results recorded by the CIK-FIA for the event which took place between midnight (00:00), 1 January and 11:59 p.m., 14 October for the first year, and between midnight (00:00), 15 October and midnight (00:00), 15 October for the following years.

For the period specified, only the eight best results per driver will count towards the determination of the final classification.

The number of participants in an event is that defined by the number of drivers listed in the official timing document of the timed practice session of the category. Any driver who has not taken part in a timed practice session but is listed on the official document will also be included.

The allocation of points is established based on the results of the event final.

The winner of the final phase of each of the events will automatically score a number of points corresponding to the grade of the event (cf. table below) plus the number of drivers in the category.

For example, the winner of the World Championship will automatically score 1000 points, plus the number of participants entered in the category (e.g., winner of an event with 80 entrants = 1080 points for first place).

Under the logarithmic rule, the last-placed driver in the final will score a number of points automatically calculated proportionally to the number of entrants. If the number of entrants is less than the number of places in the final, the last-placed driver of the final will always score the number of points equal to the number of entrants plus 1 point (e.g. 19 entrants in timed practice = 20 points for the last-placed driver in the final).

GRADES EPREUVES	POINTS
FIA Karting WORLD Championship	1000
FIA Karting WORLD CUP	900
FIA Karting CONTINENTAL Championship (e.g. European, South America)	850
FIA Karting CUP & TROPHY (e.g. Academy Trophy, Regional Cups, KZ2 Master)	800
INTERNATIONAL Cup, Trophy, Challenge and Series organized by promoter under FIA Technical Regulations (e.g. WSK)	770
NATIONAL Championships organised by ASN/Promoter under FIA Technical Regulations (Mini - OK - OK N - KZ2 - KZ2 Master)	750
INTERNATIONAL Cup, Trophy, Challenge and Series* (e.g. Rotax Challenge, X30 series...)	650
NATIONAL Championship, Cup, Trophy, Challenge and Series without FIA regulations	600

*Pour être prise en considération dans la liste des épreuves gradées, les épreuves ayant accueilli plus de 5 nationalités différentes parmi les pilotes engagés dans l'épreuve de l'année précédente doivent être inscrites au calendrier international Karting de l'année en cours. Deux coefficients pondérateurs viennent s'ajouter à la règle logarithmique.

Un 1er coefficient suivant le matériel utilisé tel que précisé ci-dessous et défini dans le tableau CLASS :

CLASSE 1 :

Tous les karts conformes aux règlements techniques CIK-FIA des Groupes 1 et 2 (KZ - KZ 2 - OK - OK N - OK J)

Tous les pneus homologués CIK-FIA des Groupes 1 et 2.

CLASSE 2 :

Tous les châssis du Groupe 2 avec une homologation CIK-FIA.

Tous les moteurs TAG (reconnus par le Règlement Technique CIK-FIA).

Tous les pneus homologués CIK-FIA des Groupes 1 et 2.

CLASSE 3 :

Tous les karts conformes aux règlements techniques CIK-FIA du Groupe 3 (Mini)

Tous les pneus homologués CIK-FIA du Groupe 3.

CLASS	COEFF
CLASS 1 (CIK-FIA Homologated)*	0,50
CLASS 2 (ex. : Coupes de marque)	0,45
CLASS 3 (Mini)	0,50
*Chassis-Engine-Tyres CIK-FIA Homologated	

EVENT GRADES	POINTS
FIA Karting WORLD Championship	1000
FIA Karting WORLD CUP	900
FIA Karting CONTINENTAL Championship (e.g. European, South America)	850
FIA Karting CUP & TROPHY (e.g. Academy Trophy, Regional Cups, KZ2 Master)	800
INTERNATIONAL Cup, Trophy, Challenge and Series organized by promoter under FIA Technical Regulations (e.g. WSK)	770
NATIONAL Championships organised by ASN/Promoter under FIA Technical Regulations (Mini - OK - OK N - KZ2 - KZ2 Master)	750
INTERNATIONAL Cup, Trophy, Challenge and Series* (e.g. Rotax Challenge, X30 series...)	650
NATIONAL Championship, Cup, Trophy, Challenge and Series without FIA regulations	600

*To be included in the list of graded events, events that have hosted more than five different nationalities among the drivers entered in the event the previous year must be registered on the International Karting Calendar of the current year. Two weighted coefficients are added to the logarithmic scale.

A first coefficient corresponds to equipment used, as specified below in the CLASS table:

CLASS 1 :

All karts according Groups 1 and 2 of the CIK-FIA Technical Regulations (KZ - KZ 2 - OK - OK N - OK J)

All CIK-FIA homologated tyres in Groups 1 and 2.

CLASS 2 :

All chassis from Group 2 with a CIK-FIA homologation.

All TAG engines (recognised by the CIK-FIA Technical Regulations).

All CIK-FIA homologated tyres in Groups 1 and 2.

CLASS 3 :

All karts according Group 3 of the CIK-FIA Technical Regulations (Mini)

All CIK-FIA homologated tyres in Group 3.

CLASS	COEFF
CLASS 1 (CIK-FIA Homologated)*	0,50
CLASS 2 (ex. : Coupes de marque)	0,45
CLASS 3 (Mini)	0,50
*Chassis-Engine-Tyres CIK-FIA Homologated	

Un 2nd coefficient correspondant au format de l'épreuve tel que défini dans le tableau ci-dessous EVENT FORMAT.

EVENT FORMAT	COEFF
Arrive & Drive concept	0,50
Sprint	0,45
Endurance	0,40

Un simulateur de points est disponible sur le site de la CIK-FIA.

Abandon et disqualification durant la Finale

En cas d'abandon durant la finale, le pilote marquera automatiquement un nombre de points calculés proportionnellement selon la même règle logarithmique.

En cas de disqualification de la finale, le pilote ne marquera aucun point.

Epreuves prises en compte

Lors de chaque mise à jour, le IKR prend en considération, pour chaque pilote, les 8 meilleurs résultats obtenus lors des Epreuves Eligibles dont le classement final a été publié au plus tard le lundi précédant à 8h00 CET.

Si le classement final d'une Epreuve Eligible n'a pas pu être pris en compte avant la mise à jour, sa prise en compte est reportée à la mise à jour suivante.

Modification du classement d'une Epreuve

En cas de modification du classement final d'une épreuve (exemples : déclassement, résultat d'un appel, etc.), les points sont recalculés en tenant compte de l'amendement et pris en compte lors de la mise à jour suivante du IKR.

Mise à jour

Le IKR est mis à jour chaque mercredi à 18h00 CET sur le site internet www.fiakarting.com.

Ex Aequo

Lors de l'établissement du IKR, les pilotes totalisant exactement le même nombre de points sont départagés en fonction du plus grand nombre de points marqués lors d'une Epreuve Eligible, puis du deuxième plus grand nombre de points, et ainsi de suite. Seules les Epreuves Eligibles sont prises en compte. S'il n'est toujours pas possible de départager les pilotes concernés, ils obtiennent le même classement et les pilotes suivants conservent leur classement d'origine (exemple : si deux pilotes occupent la 17ème place ex aequo, le pilote suivant est classé 19ème).

Erreur

Toute personne peut signaler une erreur dans l'attribution des points ou le calcul du IKR, au moyen du formulaire disponible sur le site www.fiakarting.com. Si l'erreur est confirmée après enquête, les points de l'épreuve seront recalculés et pris en compte lors de la mise à jour suivante du IKR.

Modifications de la formule et des coefficients

La formule de calcul, les coefficients et tout autre critère peuvent être révisés chaque année par la CIK-FIA. Les nouveaux paramètres entrent en vigueur au 16 octobre suivant la décision. Les points précédemment attribués ne sont pas modifiés rétroactivement.

A second coefficient corresponding to the format of the event as defined in the EVENT FORMAT table below.

EVENT FORMAT	COEFF
Arrive & Drive concept	0,50
Sprint	0,45
Endurance	0,40

A points simulator is available on the CIK-FIA website.

Retirement and disqualification during the Final

In case of retirement during the final, the driver will automatically score a number of points calculated pro rata according to the same logarithmic scale.

In case of disqualification from the final, the driver will not score any points.

Events taken into account

For each update, the IKR takes into consideration the eight best results obtained by each driver during the Eligible Events of which the Final Classification was published the previous Monday at 8 a.m. CET at the latest.

If it has not been possible to take into account the Final Classification of an Eligible Event before the update, it is taken into account at the next update.

Modifications to the classification of an Event

In case of modification to the Final Classification of an event (e.g. reclassification, result of an appeal, etc.), the points are recalculated according to the amendment and are taken into account during the next update of the IKR.

Update

The IKR is updated every Wednesday at 6 p.m. CET on the www.fiakarting.com website.

Ties

When the IKR is established, drivers who have exactly the same number of points are ranked depending on the highest number of points scored during an Eligible Event, followed by the second highest number of points, and so on. Only Eligible Events are taken into account. If it is still not possible to separate the drivers concerned, they are given the same classification, and the following drivers maintain their original classification (e.g., if two drivers are tied in 17th place, the following driver is ranked 19th).

Error

Any person can highlight an error in the attribution of points or the IKR calculation, via the form available on the www.fiakarting.com website. If the error is confirmed after an investigation, the points for the event will be recalculated and taken into account at the next IKR update.

Modifications to the formula and coefficients

The calculation formula, coefficients and other criteria may be revised each year by the CIK-FIA. The new parameters enter into force on 16 October following the decision. The points previously attributed are not retroactively modified.

Droit de retrait

Tout pilote peut demander à ne pas figurer dans le IKR. Pour cela, il doit contacter le Département Karting de la FIA par e-mail à l'adresse cik@fia.com. Les points continueront à être attribués normalement, mais le pilote n'apparaîtra pas dans la publication du classement

2.26 - Réclamations et Appels

Le Règlement Particulier doit comprendre tous les renseignements nécessaires concernant le montant des droits de réclamation ou d'appel fixés par l'ASN.

2.27 - Application et interprétation des Prescriptions Générales

En cas de différend relatif à l'interprétation des présentes Prescriptions, seule l'ASN de l'Organisateur est qualifiée pour prendre une décision, sans préjudice du droit d'appel, conformément au Code.

2.28 - Couverture médias équitable et impartiale de la Compétition

L'Organisateur d'une Compétition devra s'assurer que la personne habilitée à exploiter les droits de retransmission fera en sorte que la Compétition soit couverte de façon équitable et impartiale et que les résultats de cette dernière ne soient pas déformés.

Right of withdrawal

Any driver can ask to not be listed in the IKR. To do so, they must contact the FIA Karting Department by emailing cik@fia.com. The points will still be attributed as normal, but the driver will not appear in the publication of the ranking.

2.26 - Protests and Appeals

The Supplementary Regulations shall include all the necessary information concerning the amount of the protest or appeal fees set by the ASN.

2.27 - Application and interpretation of the General Prescriptions

In the case of a dispute concerning the interpretation of these Prescriptions, only the Organiser's ASN is qualified to take a decision, without prejudice of the right to appeal, in accordance with the Code.

2.28 - Fair and impartial media coverage of the Competition

The Organiser of a Competition shall ensure that the person entitled to exploit the broadcasting rights shall arrange for the Competition to be covered in a fair and impartial manner and for the results of the Competition not to be altered.