

CHAMPIONNAT ASIE-PACIFIQUE CIK-FIA DE KF1

RÈGLEMENT SPORTIF

La CIK-FIA organise le Championnat Asie-Pacifique CIK-FIA de KF1 («l'Épreuve») qui est la propriété de la CIK-FIA. L'Épreuve couronnera le Pilote Vainqueur du Championnat Asie-Pacifique CIK-FIA de KF1. Toutes les parties concernées (FIA, CIK-FIA, ASN, Organismes, Concurrents et circuits) s'engagent à appliquer ainsi qu'à observer les règles régissant l'Épreuve.

RÈGLEMENT

1) Le texte final du présent Règlement Sportif sera la version française à laquelle il sera fait référence en cas de controverse d'interprétation. Dans ce document, les intitulés sont énoncés aux seules fins de commodité et ne font pas partie du présent Règlement Sportif.

OBLIGATIONS GÉNÉRALES

2) Tous les Pilotes, Concurrents et Officiels participant à l'Épreuve s'engagent en leur nom propre et celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions du Code Sportif International («le Code»), le Règlement Technique de Karting («le Règlement Technique»), les Prescriptions Générales applicables aux Épreuves internationales et Championnats, Coupes et Trophées CIK-FIA de Karting («les Prescriptions Générales»), les Prescriptions Spécifiques applicables aux Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA de Karting («les Prescriptions Spécifiques») et le présent Règlement Sportif.

3) L'Épreuve est régie par le présent Règlement Sportif et par le Règlement Technique.

4) Toute réglementation nationale particulière doit être soumise à la CIK-FIA au moment de la candidature pour l'inscription de l'Épreuve au calendrier international. Seule l'approbation de la CIK-FIA peut rendre effectives de telles réglementations particulières pour l'Épreuve. La CIK-FIA assurera que tous les candidats Concurrents soient informés de telles réglementations particulières avant la date de clôture des engagements, conformément à l'Article 22.

5) Le Règlement Particulier de l'Épreuve devra se conformer à l'Article 6 des Prescriptions Spécifiques.

6) Aucun Constructeur, aucune association de Constructeurs, aucun Concurrent ne pourra organiser ou être associé à une ASN, à un club affilié à cette ASN ou à un Organisateur, pour l'organisation de l'Épreuve.

7) Le droit de lier le nom d'une entreprise, organisation ou marque commerciale à l'Épreuve est réservé exclusivement à la CIK-FIA. Sauf accord écrit préalable de la CIK-FIA, aucun Organisateur ou groupement d'Organismes ne peut indiquer ou faire croire que ladite Épreuve est subventionnée ou aidée financièrement, soit directement, soit indirectement, par une entreprise ou organisation

CIK-FIA ASIA-PACIFIC KF1 CHAMPIONSHIP

SPORTING REGULATIONS

The CIK-FIA organises the CIK-FIA Asia-Pacific KF1 Championship («the Event») which is the property of the CIK-FIA. The Event will reward the winner of the CIK-FIA Asia-Pacific KF1 Championship. All the parties concerned (FIA, CIK-FIA, ASN, Organisers, Entrants and circuits) undertake to apply and observe the rules governing the Event.

REGULATIONS

1) The final text of these Sporting Regulations shall be the French version which will be used should any dispute arise as to their interpretation. Headings in this document are for ease of reference only and do not form part of these Sporting Regulations.

GENERAL UNDERTAKINGS

2) All Drivers, Entrants and Officials participating in the Event undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe all the provisions of the International Sporting Code («the Code»), the Karting Technical Regulations («the Technical Regulations»), the General Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting international Events and Championships, Cups and Trophies («the General Prescriptions»), the Specific Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting Championships, Cups and Trophies («the Specific Prescriptions») and these Sporting Regulations.

3) The Event is governed by these Sporting Regulations and by the Technical Regulations.

4) Any special national regulations must be submitted to the CIK-FIA with the original application for inclusion of the Event on the international calendar. Only with the approval of the CIK-FIA can such special regulations come into force for the Event. The CIK-FIA will ensure that all applicant Entrants are informed of such special regulations before entries close under Article 22.

5) The Supplementary Regulations will have to comply with Article 6 of the Specific Prescriptions.

6) No Manufacturer, no association of Manufacturers, no Entrant may organise or be associated with an ASN, with a club affiliated to that ASN or with an Organiser, for the organisation of an Event counting towards the Event.

7) The right to associate the name of a company, an organisation or a commercial make to the Event is exclusively reserved to the CIK-FIA. Unless there is a previous written agreement of the CIK-FIA, no Organiser or group of Organisers may indicate or make believe that the said Championship is sponsored or financially helped either directly or indirectly by a commercial firm or organisation.

commerciale.

8) Seule la CIK-FIA est habilitée à accorder des dérogations au présent Règlement Sportif.

CONDITIONS GÉNÉRALES

9) Il incombe aux Concurrents 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 l'Épreuve, il doit désigner son représentant par écrit. À tout moment d'une Épreuve, la personne chargée d'un kart engagé est responsable conjointement et solidairement avec le Concurrent, de façon à assurer l'observation des dispositions.

10) Les Concurrents doivent assurer que leurs karts respectent les conditions de conformité et de sécurité pendant toute la durée de l'Épreuve.

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

12) Les Concurrents, Pilotes, assistants et invités devront à tout instant porter les insignes d'identification appropriés qui leur auront été remis conformément aux prescriptions de l'Article 10 des Prescriptions Spécifiques.

CHAMPIONNAT ASIE-PACIFIQUE: PRINCIPE ET DÉROULEMENT

13) Le Championnat Asie-Pacifique se déroule en une seule épreuve.

14) L'Épreuve aura le statut de compétition internationale libre.

15) L'Épreuve comportera deux courses en phase finale, nommées «Pré-Finale» et «Finale». Les distances de la Pré-Finale et de la Finale, à partir du signal de départ jusqu'au drapeau à damier, seront égales au nombre minimum de tours complets nécessaires pour dépasser respectivement les distances de 20 km et 30 km. Le drapeau à damier sera présenté au kart de tête lorsqu'il franchit la ligne d'arrivée («la Ligne») à la fin du tour pendant lequel cette distance est atteinte. La Ligne consiste en une ligne unique traversant la piste. Le classement final de l'Épreuve sera le classement de la Finale.

16) L'Épreuve peut être annulée si les karts de moins de douze Pilotes ont satisfait aux Vérifications Techniques. Si aucune formule de remplacement ne peut être trouvée, la CIK-FIA étudiera toute solution palliative.

CLASSEMENT

17) Le classement de l'Épreuve sera celui de la Finale.

18) Le titre de Pilote Champion d'Asie-Pacifique CIK-FIA de KF1 sera attribué au Pilote vainqueur de la Finale.

8) Only the CIK-FIA is entitled to grant waivers to these Sporting Regulations.

GENERAL CONDITIONS

9) It is the Entrant's responsibility to ensure that all persons concerned by his entry observe all the provisions of the Code, the Technical Regulations and the Sporting Regulations. If an Entrant is unable to be present in person at the Event he must nominate his representative in writing. The person having charge of an entered kart during any part of an Event is responsible jointly and severally with the Entrant for ensuring that the provisions are observed.

10) Entrants must ensure that their karts comply with the conditions of conformity and safety throughout the Event.

11) The presentation of a kart for Scrutineering will be deemed an implicit statement of conformity.

12) Entrants, Drivers, assistants and guests must at all times wear the appropriate identification credentials which have been handed to them in accordance with the prescriptions of Article 10 of the Specific Prescriptions.

ASIA-PACIFIC CHAMPIONSHIP: PRINCIPLE AND RUNNING

13) The Asia-Pacific Championship is run over one single event.

14) The Event will have the status of full international event.

15) The Event will comprise two races in the final phase named «Pre-Final» and «Final». The distance of the Pre-Final and Final, from the starting signal to the chequered flag, will be equal to the minimum number of full laps necessary for reaching the respective distances of 20 and 30 km. The chequered flag will be shown to the leading kart when it crosses the finishing line («the Line») at the end of the lap during which that distance is reached. The Line consists in a single line across the track. The final classification of the Event will be the classification of the Final.

16) The Event may be cancelled if the karts of fewer than twelve Drivers have passed Scrutineering. If no alternative formula may be found, the CIK-FIA will study any palliative solution.

CLASSIFICATION

17) The classification of the Event will be that of the Final.

18) The title of CIK-FIA KF1 Asia-Pacific Champion Driver will be awarded to the Driver who has won the Final.

19) Si la Finale est interrompue en application de l'Article 2.21 des Prescriptions Générales sans pouvoir repartir et si moins de 75% de la distance prévue ont été couverts, le titre de Pilote Vainqueur du Championnat Asie-Pacifique CIK-FIA de KF1 ne sera pas attribué.

DÉLÉGUÉS CIK-FIA ET OFFICIELS

20) Articles 7 et 8 des Prescriptions Spécifiques.

CANDIDATURES DES CONCURRENTS

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

22) Les candidatures de participation au Championnat devront être soumises à la CIK-FIA au plus tard le 11 novembre au moyen du formulaire d'engagement disponible sur www.cikfia.com et doivent être accompagnées des copies des licences et droits d'engagement à l'ordre de la FIA. Aucun changement de Concurrent ne sera autorisé après l'officialisation (publication) par la CIK-FIA de la liste des engagés.

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

24) Les candidatures devront comprendre :

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

b) les nom, coordonnées et détails du Pilote.

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

PILOTES ADMIS

26) Les Pilotes s'engageant à l'Épreuve doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré B ou A, délivrée par leur ASN affiliée à la CIK-FIA, en conformité avec l'Article 4.3 ou 4.4 de l'Annexe B.

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

27) L'Épreuve est réservée aux karts de KF1, tels que définis par le Règlement Technique.

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

29) Chaque Pilote aura le droit de présenter aux Vérifica-

19) If the Final is stopped under Article 2.21 of the General Prescriptions and cannot be restarted, and if less than 75% of the scheduled distance have been covered, the title of Winner of the CIK-FIA Asia-Pacific KF1 Championship will not be awarded.

CIK-FIA DELEGATES AND OFFICIALS

20) Articles 7 and 8 of the Specific Prescriptions.

ENTRANTS' APPLICATIONS

21) Applicants must hold valid Entrants' international licences and the necessary authorisations (visas) issued by their ASNs affiliated to the CIK-FIA.

22) Applications to participate in the Championship must be submitted to the CIK-FIA by 11 November at the latest by means of the entry form available on www.cikfia.com and must be accompanied by the copies of the licences and entry fee to the order of the FIA. No change of Entrant shall be allowed after the entry list has been made official (published) by the CIK-FIA.

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

24) Applications shall include:

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

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

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

ELIGIBLE DRIVERS

26) Drivers entering the Event must be holders of a Grade B or A International Karting Licence, issued by their ASN affiliated the CIK-FIA, in compliance with Article 4.3 or 4.4 of Appendix B.

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

27) The Event is reserved for KF1 karts, as defined by the Technical Regulations.

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

29) Each Driver will be entitled to submit to Scrutineering

tions Techniques le matériel suivant:

Nombre de châssis: 2, de même marque
Nombre de moteurs: 2, de même marque
Trains de pneus «slick»: 2, de la marque avec laquelle le Pilote est inscrit à l'Épreuve

* voir Article 6 du Règlement de Distribution des Pneus

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

30) A partir des Essais-Qualificatifs, chaque Pilote pourra disposer du matériel suivant :

Nombre de châssis: 2 (les 2 marqués aux Vérifications Techniques)
Nombre de moteurs: 2 (les 2 marqués aux Vérifications Techniques)

Trains de pneus «slick»: 1 + 1 *

Trains de pneus «pluie»: 2 *

* voir Art. 5 du Règlement de Distribution des Pneus
Note: les pneus et le carburant stockés au Parc d'Assistance ne pourront pas être utilisés lors des Warm-ups. Les seuls pneus «slicks» autorisés pour les Warm-ups seront les pneus marqués lors des Vérifications Techniques.

31) Changement de matériel

L'échange de moteurs, de châssis, de l'ensemble du châssis/moteur et des pneus est interdit entre les différents Pilotes.

Aucun changement du châssis, du moteur ou de l'ensemble du châssis/moteur ne pourra être effectué pendant la procédure de départ ni entre le départ et l'arrivée des Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage, Préfinale et Finale. Les contrevenants seront exclus de cette course.

32) Gestion des deux châssis

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

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

the following equipment:

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

** see Article 6 of the Tyre Distribution Regulations*

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

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

*Number of chassis: 2 (the 2 marked at Scrutineering)
Number of engines: 2 (the 2 marked at Scrutineering)*

*Sets of «slick» tyres: 1 + 1 **

*Sets of «wet» tyres: 2 **

** see Art. 5 of the Tyre Distribution Regulations*

Note: The tyres and fuel stored in the Servicing Park cannot be used in the Warm-ups. The tyres marked during Scrutineering shall be the only «slick» tyres authorised for the Warm-ups.

31) Change of equipment

Changing engines, chassis, the chassis/engine unit and tyres between the various Drivers is forbidden.

No change of the chassis, of the engine or of the chassis/engine unit may be carried out during the starting procedure or between the start and finish of the Qualifying Practice, Qualifying Heats, Second Chance Heat, Prefinal and Final. Offenders will be excluded from that race.

32) Management of the two chassis

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

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

FOURNITURE ET LIMITATION DE PNEUMATIQUES DANS L'ÉPREUVE

33) Voir Article 5, Règlement de Distribution des Pneumatiques.

NUMÉROS DE COMPÉTITION ET NOM DU PILOTE

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

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

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

VÉRIFICATIONS SPORTIVES ET TECHNIQUES

37) Article 2.10 des Prescriptions Générales

38) Lors de l'Épreuve, la CIK-FIA vérifiera toutes les licences.

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

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

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

DISTRIBUTION AND LIMITATION OF TYRES IN THE EVENT

33) See Article 5, Regulations for the Distribution of Tyres.

RACING NUMBERS AND NAME OF THE Driver

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

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

36) The flag of the Driver's nationality must be that of the nationality of his licence.

SPORTING CHECKS AND SCRUTINEERING

37) Article 2.10 of the General Prescriptions

38) At the Event, the CIK-FIA will control all licences.

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

At all times throughout the Event these official markings shall be intact and perfectly readable. It is forbidden to apply any material or product on the markings. A Driver with a marking that is damaged or unreadable for whatever reason will be liable to exclusion from the Event. The same sanction will be applicable in the event of an exchange of equipment between Drivers. The Entrants concerned and all the Drivers they have entered may be excluded from the Event concerned. Before and after every Practice session, every Heat and every Race of the final phase, the Scrutineers may control whether the marking of the equipment complies with the rule. At the end of every Practice session, every Heat and every Race of the final phase the Driver shall ensure that his markings are intact. If a marking has undergone an alteration or a deformation, the Driver shall immediately inform the Technical Delegate or the Chief Scrutineer before leaving the Servicing Park.

BRIEFINGS

40)

A. Définition: Le Briefing des Concurrents et Pilotes est une réunion organisée par le Directeur de Course pour tous les Concurrents et Pilotes engagés à l'Épreuve.
B. Objet du Briefing: rappeler aux Concurrents et Pilotes les points spécifiques du Règlement Particulier concernant l'organisation de l'Épreuve; 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 l'Épreuve. 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 exclusion de l'Épreuve. Deux listes de présence devront être signées: une par les Pilotes et l'autre par les Concurrents.

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

SÉCURITÉ GÉNÉRALE

41) Article 2.14 des Prescriptions Générales.

NOMBRE DE KARTS AUTORISÉS EN PISTE

42) Le nombre des karts autorisés en piste est limité à 34 pour les courses de la phase finale, 36 pour les Essais Qualificatifs et les Manches Qualificatives et 51 pour les Essais Non-Qualificatifs.

DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

43) L'Épreuve se composera au moins d'Essais Non-Qualificatifs, d'Essais Qualificatifs, de Manches Qualificatives, d'une Manche de Repêchage et d'une phase finale.

a) Essais Non-Qualificatifs: l'horaire de l'Épreuve devra prévoir des Essais Non-Qualificatifs pour chaque catégorie. Ils sont réservés aux Pilotes ayant satisfait aux Vérifications Sportives et Techniques. L'usage des transpondeurs est obligatoire dès le début des Essais Non-Qualificatifs.

b) Essais Qualificatifs: Article 15.B des Prescriptions Spécifiques

c) Manches Qualificatives: Article 15.C des Prescriptions

BRIEFINGS

40)

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

B. Aim of the Briefing: to remind Entrants and Drivers of the specific points of the Supplementary Regulations concerning the organisation of the Event; 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 Event. 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 exclusion from the Event. Two Attendance Sheets shall be signed, one by Drivers and the other by Entrants.

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

GENERAL SAFETY

41) Article 2.14 of the General Prescriptions.

NUMBER OF KARTS ALLOWED ON THE TRACK

42) The number of karts allowed on the track is limited to 34 for final phase races, 36 for Qualifying Practice and the Qualifying Heats and 51 for Non-Qualifying Practice.

RUNNING OF THE EVENT

43) The Event will comprise Non-Qualifying Practice, Qualifying Practice, Qualifying Heats, a Second Chance Heat and a final phase as a minimum.

a) Non-Qualifying Practice: the time schedule of the Event must provide for Non-Qualifying Practice for each category. They are reserved for those Drivers having passed the Sporting Checks and Scrutineering. The use of transponders is mandatory as from the beginning of the Non-Qualifying Practice.

b) Qualifying Practice: Article 15.B. of the Specific Prescriptions

c) Qualifying Heats: Article 15.C of the Specific Prescriptions

Spécifiques.

d) Phase finale: 34 Pilotes disputeront la phase finale, sur une distance totale de 50 km, qui se déroulera selon le schéma suivant: Pré-Finale et Finale.

* Pré-Finale (20 km): Positions de départ selon le nombre de points obtenus dans les Manches Qualificatives.

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

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

GRILLES DE DÉPART

44) Article 2.19 des Prescriptions Générales.

PROCÉDURE DE DÉPART

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

B. Deux couloirs, larges de 2 mètres et bordés de lignes de couleur blanche, seront peints sur les 110 mètres menant jusqu'à la Ligne de départ. Une Ligne Jaune sera peinte 25 m avant la Ligne de Départ.

C. Dès que le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve indique au moyen du drapeau vert que les karts peuvent s'élancer, 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.

D. 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 exclusion 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 exclu de cette course.

E. Un Pilote retardataire aura la possibilité de rejoindre sa place de grille uniquement si cette manœuvre ne gêne pas

tions.

d) *Final phase: 34 Drivers will compete in the final phase over a total distance of 50 km, which will be run according to the following format: Pre-Final and Final.*

* *Pre-Final (20 km): Starting positions according to the number of points received in the Qualifying Heats.*

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

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

STARTING GRIDS

44) *Article 2.19 of the General Prescriptions.*

STARTING PROCEDURE

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

B. *Two 2-metre wide lanes bordered by white lines will be painted over the 110 metres leading to the Start Line. A Yellow Line shall be painted 25 m ahead of the Start Line.*

C. *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 Assembly Area only at the orders of the Clerk of the Course, of the Race Director or of the Officer in charge of the Assembly Area.*

D. *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 exclusion 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 excluded from that race.

E. *A Driver who is delayed will have the possibility of regaining his grid position only if this manoeuvre does not*

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 le Directeur d'Épreuve ou le Directeur de Course lors du Briefing.

F. 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.

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

H. En cas de faux départs répétés ou d'incidents au cours du (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 réparations avant l'arrêt de la procédure pourront prendre le départ du nouveau Tour de Formation.

I. 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 2.24 des Prescriptions Générales.

J. 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.

46) Départs lancés pour karts à prise directe avec embrayage: au terme de leur Tour de Formation, les Pilotes s'avanceront à vitesse réduite ou, si le circuit est équipé d'un système de contrôle de vitesse, à une vitesse de 30 km/h minimum à 50 km/h maximum vers la Ligne de Départ, rangés en deux files de karts, chacune des files devant se tenir dans les couloirs tracés sur la piste. 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.

47) Les Commissaires Sportifs pourront utiliser tout système vidéo ou électronique susceptible de les aider à prendre une décision. Les décisions des Commissaires Sportifs pourront prévaloir sur celles des Juges de Fait. Toute infraction aux dispositions du Code ou du présent Règlement Sportif relatives à la procédure de départ pourra

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.

F. 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.

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

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

I. 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 2.24 of the General Prescriptions.

J. 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.

46) Rolling starts for direct drive karts with clutches: at the end of the Formation Lap, Drivers will proceed forward at a reduced speed or, if the circuit is equipped with a speed control system, at a speed of 30 kph minimum to 50 kph maximum towards the Starting Line, lined up in two lines of karts, and each line shall remain within the lanes marked on the track. During the approach stage, the red lights will be on.

Karts must maintain their position until the start signal is given. If the Clerk of the Course or the Race Director is satisfied with the formation, he 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 an extra Formation Lap must be covered.

47) The Stewards may use any video or electronic system likely to help them to take a decision. The Stewards' decisions may supersede those taken by Judges of Fact. Any infringement to the provisions of the Code or of these Sporting Regulations relating to the starting procedure may entail the exclusion of the Driver concerned from the

entraîner l'exclusion du Pilote concerné de l'Épreuve.

ARRÊT DE LA COURSE

48) Article 2.21 des Prescriptions Générales.

NOUVEAU DÉPART D'UNE COURSE

49) Article 2.22 des Prescriptions Générales.

ARRIVÉE ET PARC FERMÉ

50) Articles 2.23 et 2.13 des Prescriptions Générales.

INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

51) Article 2.16 des Prescriptions Générales.

INCIDENTS

52) Article 2.24 des Prescriptions Générales.

RÉCLAMATIONS ET APPELS

53) Article 20 des Prescriptions Spécifiques.

AMENDES

54) Article 21 des Prescriptions Spécifiques.

CÉRÉMONIE DE PODIUM

55) Les Pilotes classés 3^e, 2^e et 1^{er} de la Finale monteront successivement sur le podium. L'hymne national du Pilote vainqueur sera joué et les drapeaux nationaux des trois premiers seront hissés.

DROITS D'ENGAGEMENT ET FONDS DE PRIX

56) Chaque ASN dont un ou plusieurs Pilotes s'est/se sont engagé(s) à l'Épreuve devra verser à la CIK-FIA 214 euros pour alimenter le Fonds de Prix commun récompensant les Championnats.

57) Le droit d'engagement et l'inscription, devront être payés et envoyés par le Concurrent. La CIK-FIA devra être en possession des inscriptions au plus tard à la date de clôture, fixée au 11 novembre 2008. Le droit d'engagement par Pilote pour l'Épreuve est de 330 euros (dont 110 euros seront versés à l'Organisateur).

Event.

STOPPING A RACE

48) Article 2.21 of the General Prescriptions.

RESTARTING A RACE

49) Article 2.22 of the General Prescriptions.

FINISH AND PARC FERMÉ

50) Articles 2.23 and 2.13 of the General Prescriptions.

INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO ENTRANTS

51) Article 2.16 of the General Prescriptions.

INCIDENTS

52) Article 2.24 of the General Prescriptions.

PROTESTS AND APPEALS

53) Article 20 of the Specific Prescriptions.

FINES

54) Article 21 of the Specific Prescriptions.

PODIUM CEREMONY

55) The Drivers classified 3rd, 2nd and 1st in the Final shall climb on the podium one after the other. The winning Driver's national anthem will be played and the national flags of the first three finishers will be hoisted.

ENTRY FEES AND PRIZE FUND

56) Each ASN of which one or several Drivers has/have entered the Event must pay to the CIK-FIA 214 euros to contribute to the common Prize Fund which rewards the Championships.

57) Entry fees and entries must be paid and sent by the Entrant. The CIK-FIA must have received entries at the latest on the closing date of entries, set at 11 November 2008. The entry fee per Driver for the Event is 330 euros (110 euros of which will be paid to the Organiser).

