



COMMISSION
INTERNATIONALE
DE KARTING – FIA

Annuaire du Sport Karting
44^e édition

Yearbook of Karting Sport
44th edition

2018



2018

REGLEMENT INTERNATIONAL DE KARTING **INTERNATIONAL KARTING REGULATIONS**

Toute modification au présent Règlement International de Karting paraîtra dans le Bulletin officiel de la FIA et dans le Bulletin officiel de la CIK-FIA

Any amendments to these International Karting Regulations will be published in the FIA official Bulletin and in the CIK-FIA official Bulletin

Sommaire

Contents



	Page
1 La CIK-FIA	
The CIK-FIA	
1.1 Membres de la CIK-FIA <i>CIK-FIA Members</i>	11
1.2 ASN de la FIA ou Clubs délégataires <i>FIA ASNs or Delegations</i>	12
1.3 Règlement Intérieur Particulier de la CIK-FIA <i>CIK-FIA Specific Internal Regulations</i>	23
1.4 Définitions et Classification <i>Definitions and Classification</i>	27
2 Code Sportif International de la FIA	
FIA International Sporting Code	31
2.1 Annexe A au Code Sportif International de la FIA (Règlement Antidopage de la FIA) <i>Appendix A to the FIA ISC (FIA Anti-Doping Regulations)</i>	87
2.2 Annexe B au Code Sportif International de la FIA (Charte de Bonne Conduite) <i>Appendix B to the FIA ISC (Code of Good Standing)</i>	151
2.3 Annexe L au Code Sportif International de la FIA (Licences Internationales FIA pour Pilotes, Contrôle Médical des Pilotes, Equipment des Pilotes et Code de Conduite sur Circuits) <i>Appendix L to the FIA ISC (International Driver's licences, Medical Examinations of Drivers, Drivers' Equipment and Code of Driving Conduct on Circuits)</i>	153
2.4 Règlement Disciplinaire et Juridictionnel de la FIA <i>Judicial and Disciplinary Rules of the FIA</i>	183
2.5 Code d'Ethique de la FIA <i>FIA Code of Ethics</i>	207
3 Licences Internationales de Karting pour Pilotes et Code de Conduite	
International Karting Licences for Drivers and Code of Driving Conduct	
3.1 Généralités <i>General</i>	215
3.2 Application	215

Sommaire

Contents



	Page
3.3 Degrés de Licences <i>Licence Grades</i>	215
3.4 Qualification des Pilotes pour les Degrés de Licences <i>Drivers' Qualification for Licence Grades</i>	215
3.5 Validité des Licences Internationales <i>Validity of International Licences</i>	218
3.6 Code de Conduite sur Circuits de Karting <i>Code of Driving Conduct on Karting Circuits</i>	218
4 Règlementation Générale <i>General Regulations</i>	
4.1 Prescriptions Générales (Compétitions de la CIK-FIA et Compétitions Internationales) <i>General Prescriptions (CIK-FIA Competitions and International Competitions)</i>	223
4.2 Prescriptions Spécifiques (Compétitions de la CIK-FIA) <i>Specific Prescriptions (CIK-FIA Competitions)</i>	245
5 Règlements Sportifs des Championnats de la CIK-FIA <i>CIK-FIA Championship Sporting Regulations</i>	261
6 Règlement Technique <i>Technical Regulations</i>	335
6.1 Annexes <i>Appendices</i>	379
6.2 Dessins Techniques <i>Technical Drawings</i>	387
6.3 Lubrifiants agréés pour 2018 <i>Agreed lubricants for 2018</i>	www.cikfia.com
7 Règlement des Circuits <i>Circuit Regulations</i>	
7.1 Règlement des Circuits Partie 1 <i>Circuit Regulations: Part 1</i>	413
7.2 Règlement des Circuits Partie 2 <i>Circuit Regulations: Part 2</i>	427



COMMISSION INTERNATIONALE DE KARTING FIA

CIK-FIA MEMBERS Composition of the Commission



FIA Commission Internationale de Karting

Président/President:
Felipe Massa (BRA)



FIA Commission Internationale de Karting

Vice-Président/Vice-President:
Kees VAN DE GRINT (NLD)



DMSB

Allemagne/Germany:
Alexander GEIER



SAMSF

Arabie Saoudite/Saudi Arabia:
Abdullah BAKHASHAB



AKA

Australie/Australia:
Craig DENTON



AMF

Autriche/Austria:
Franz SCHREINER



BMF

Bahrein/Bahrain:
Mazen AL HILLI



RACB

Belgique/Belgium:
Robby WUYTS



DASU

Danemark/Denmark:
Peter THORNEMANN



RFEDA

Espagne/Spain:
Fidel GARCIA GONZALEZ



ACCUS

Etats-Unis/United States:
Rick FULKS



AKK Motorsport

Finlande/Finland:
Jaakko MARKULA



FFSA

France:
Michel GUIGNARD



MSA UK

Grande-Bretagne/Great Britain:
Russell ANDERSON



FMSCI

Inde/India:
Sajeev M. RAJAN



CSAI

Italie/Italy:
Ruggero CAMPI



ACL

Luxembourg:
Henri SCHWIRTZ



JAF

Japon/Japan:
Kazutaka TAGAWA



FRMSA

Maroc/Morocco:
Saïda IBRAHIMI



OMDAI

Mexique/Mexico:
Ralph BERCKHAN



NBF

Norvège/Norway:
Geir L. ANDERSON



KNAF

Pays-Bas/The Netherlands:
Marco DU PAU



PZM

Pologne/Poland:
Miroslaw CZUB



ACCR

République tchèque/Czech Republic:
Adam ELIAS



FRK

Roumanie/Romania:
Lucian STEFAN



RAF

Russie/Russia:
Vassily SKRYL



SBF

Suède/Sweden:
Johnny MISLIJEVIC



ASS

Suisse/Switzerland:
Patrick FALK



TOSFED

Turquie/Turkey:
Mehmet Önder DALKIRAN



TACV

Vénézuela/Venezuela:
José VINTIMILLA



CBA

Brésil/Brazil:
Giovanni RAMOS GUERRA



**Représentant des
Constructeurs/Manufacturers'
Representative:**
TBA



**Représentant des
Promoteurs/Promoters'
Representative:**
RGMMC Group



National Sporting Authorities or Clubs to which
the Sporting Power for Karting has been delegated

ALB — Automobile Club Albania

A.C.A.
AutoCity-Complex
Autostrada Tr-Dr Km 8
1051 KASHAR (Tirana), ALBANIA
Tel. : (355) 4 2387 011
Fax : (355) 4 2387 018
Internet : www.aca.al
Email : info@aca.al

AND — Automobil Club d'Andorra

A.C.A.
13 rue Babot Camp
500 ANDORRA LA VELLA, PRINCIPAT' D'ANDORRA
Tel. : (376) 80 34 00
Fax : (376) 82 25 60
Internet : www.aca.ad
Email : administracio@aca.ad

ARE — Automobile & Touring Club for United Arab Emirates

A.T.C.U.A.E.
Al Wuheida Street, P.O. Box 5078
DUBAI, UNITED ARAB EMIRATES
Tel. : (971) 4 296 11 22
Fax : (971) 4 296 11 33
Internet : www.atcuae.ae
Email : lina@atcuae.ae

ARG — Automovil Club Argentino

A.C.A.
Avenida del Libertador 1850 4°
C1425AAR BUENOS AIRES, ARGENTINA
Tel. : (54) 11 4808 43 82
Fax : (54) 11 4801 39 72
Internet : www.aca.org.ar
Email : cnk@aca.org.ar

ARM — Automobile Federation of Armenia

F.A.A.
Khorenatsi street 11 ap.10
375010 YEREVAN, ARMENIA
Tel. : (374) 10 54 32 20 / 52 13 12
Fax : (374) 10 52 13 12 / 54 32 40
Internet : www.faa.am
Email : president@faa.am

AUS — Australian Karting Association

A.K.A.

Mrs Sue Wallace

PO Box 272

Penrith BC

Penrith Westfields NSW 2751, AUSTRALIA

Tel. : (61) 2 47 211 300

Fax : (61) 2 47 211 522

Internet : www.karting.net.au/contact-karting-australia

Email : admin@karting.net.au

HTI — Auto Sport d'Haiti

Mr Ronald Craan

Delmas 52

Impasse Chevalier 2

Port-au-Prince, HAITI

Tel. : (509) 37 01 14 28

Fax : (509) 34 46 14 28

Internet :

Email : craanronald@gmail.com

AUT — Austrian Motorsport Federation

A.M.F.

Baumgasse 129

1030 VIENNA, AUSTRIA

Tel. : (43) 1 711 99 33000

Fax : (43) 1 711 99 20 33020

Internet : www.austria-motorsport.at

Email : austria-motorsport@oeamtc.at

AZE — Azerbaijan Automobile Federation

A.A.F.

Heydar Aliyev Ave.

1033 BAKU, AZERBAIJAN

Tel. : (994) 55 748 00 00

Fax :

Internet : www.faa.az

Email : info@faa.az

BDI — Club Automobile du Burundi

C.A.B.

P.O. Box 2715

BUJUMBURA, BURUNDI

Tel. : (257) 22 224 221

Fax : (257) 22 226 836

Internet :

Email : leonard@usan-bu.net

BEL — Royal Automobile Club of Belgium

R.A.C.B. Sport

Rue d'Arlon 53

1040 BRUXELLES, BELGIUM

Tel. : (32) 2 287 09 60 (Sport)

Fax : (32) 2 230 75 84 / 675 61 19

Internet : www.racb.com

Email : rw.sport@racb.com

BEN — Automobile Club Du Bénin

ACB

Route de l'IITA, Immeuble Pao Sécurité/Abomey

BP 08

1042 COTONOU, BENIN

Tel. : (229) 95 31 04 68

Fax :

Internet :

Email : africopter@yahoo.com

BGD — Automobile Association of Bangladesh

A.A.B.

3/B, Outer Circular Roadr

DHAKA 1217, BANGLADESH

Tel. : (880) 2 831 1492 / 832 2935

Fax : (880) 2 934 4356

Internet :

Email : aab@bangla.net.bd

BGR — Bulgarian Karting Sport Federation

B.K.S.F.

75, Vassil Levski Blvd.

1040 SOFIA, BULGARIA

Tel. : (359) 98 546 249

Fax : (359) 2 981 57 28 / 986 12 75

Internet : <http://www.karting-bg.org/>

Email : secretary.bksf@gmail.com

BHR — Bahrain Motor Federation

B.M.F.

P.O. Box 54336

MANAMA, KINGDOM OF BAHRAIN

Tel. : (973) 17 452 000

Fax : (973) 17 452 020

Internet : www.bmf.com.bh

Email : info@bmf.com.bh

BIH — Bosnia and Herzegovina Automobile Club

B.I.H.A.M.K.

Skenderija 23

71000 SARAJEVO, BOSNIA & HERZEGOVINA

Tel. : (387) 33 212 772

Fax : (387) 33 213 668

Internet : www.bihamk.ba

Email : info@bihamk.ba

BLR — Fédération de l'Automobile de Belarus

F.A.B.

Aerodromnaya street 3a

220 039 MINSK, BELARUS

Tel. : (375) 17 213 29 43

Fax : 375) 17 213 29 43

Internet :

Email : info@baf.by

BLZ — Belize Automobile Club

P.O Independence, Stann Creek District

BELIZE CA, BELIZE

Tel. : (501) 523 20 20

Fax :

Internet :

Email : [gmillersted@yahoo.com](mailto:gmillensted@yahoo.com)

BOL — Federación Boliviana de Automovilismo Deportivo

F.E.B.A.D.

Calle Federico Zuazo esq.#1598

Edif. Park Inn 6 Piso, Oficina 62

LA PAZ, BOLIVIA

Tel. : (591) 2 231 43 85 / 231 39 45

Fax : (591) 2 2314 385

Internet : www.febad.net

Email : febadbolivia@gmail.com

BRA — Confederação Brasileira de Automobilismo

C.B.A.

Rua da Gloria 290 - 8º Andar

RIO DE JANEIRO RJ - 20241-180, BRAZIL

Tel. : (55) 21 22 21 48 95

Fax : (55) 21 22 21 45 31

Internet : www.cba.org.br

Email : internacional@cba.org.br

BWA — Botswana Motor Sports

BMS

BOX 1511

- GABORONE, BOTSWANA

Tel. : (267) 721 555 33

Fax :

Internet :

Email :

BRB — Barbados Motoring Federation Inc.

B.M.F.I.

Worthing Corporate Centre

Worthing

CHRISTCHURCH BB15008, BARBADOS

Tel. : (1-246) 430 37 90

Fax : (1-246) 430 37 58

Internet :

Email : andrew.mallalieu@terracaribbean.com

CAN — Autorité Sportive Nationale du Canada

ASN CANADA FIA

481 North Service Road West, Suite A-21

OAKVILLE Ontario L6M 2V6, CANADA

Tel. : (1) 905 403 90 00

Fax : (1) 905 815 87 71

Internet : www.asncanada.com

Email : admin@asncanada.com

CHE — Auto Sport Suisse Sarl

A.S.S.S.

Könizstrasse 161

3097 LIEBEFELD, SWITZERLAND

Tel. : (41) 31 979 11 11
Fax : (41) 31 979 11 12
Internet : www.motorsport.ch/
Email : info@motorsport.ch

CHL — Federacion Chilena de Automovilismo Deportivo

F.A.D.E.C.H.
Ramon Cruz 1176
Oficina 501 / Nunoa
SANTIAGO, CHILE

Tel. : (56) 2 272 53 39
Fax : (56) 2 279 90 05
Internet : www.fadech.cl
Email : fia@fadech.cl

CHN — Federation of Automobile Sports of the People's Republic of China

F.A.S.C.
9 Tiyyuguan Road
100763 BEIJING, CHINA

Tel. : (86) 10 6711 68 73
Fax : (86) 10 6711 68 72
Internet : www.autosports.org.cn/
Email : zhangtao@camf-motorsport.org.cn

CIV — Fédération Ivoirienne de Sport Automobile et de Motocyclisme

F.I.S.A.M.
BP 1994
ABIDJAN 01, IVORY COAST

Tel. :
Fax :
Internet :
Email : alain.ambrosino@orange.fr

COG — Fédération Automobile de la République Démocratique du Congo

F.E.D.A.C.O.
Maison de France
B.P. 829
KINSHASA, REP. OF CONGO

Tel. : (243) 821 313 432
Fax : (243) 815 560 025
Internet :
Email : fedaco_2007@yahoo.fr

COL — Touring Y Automovil Club de Colombia

A.C.C.
102 a, n°49 A. 24
Barrio Pasadena
BOGOTA DC, COLOMBIA

Tel. : (571) 651 42 22
Fax : (571) 651 42 30
Internet : www.acc.com.co
Email : info@acc.com.co

KOR — Korea Automobile Racing Association

K.A.R.A.
21 Mugyo-ro, The Exchange Seoul 12F Jung gu
100-772 SEOUL, REP. OF KOREA
Tel. : (82) 2 424 2951
Fax : (82) 2 424 2953
Internet : www.kara.or.kr
Email : kara@kara.or.kr

CRI — Automovil Club de Costa Rica

A.C.C.R.
Apartado Postal 4646-1000
1000 SAN JOSE, COSTA RICA
Tel. : (506) 2 220 04 43
Fax : (506) 2 290 68 79
Internet : www.automovilclubcr.com
Email : info@automovilclubcr.com

CUB — Fédération d'Automobilisme et de Karting de Cuba

F.A.K.C.
Velodromo Nacional «Reinaldo Paseiro»
Via Monumental km 4,5 - Habana del Este
CIUDAD DE LA HABANA, CUBA
Tel. : (53) 7 97 37 76
Fax : (53) 7 95 49 48
Internet :
Email : panaci@enet.cu

CYP — Cyprus Automobile Association

C.A.A.
12 Chr. Mylona Street
2014 NICOSIA, CYPRUS
Adresse postale/Postal address :
P.O. Box 22279
1519 NICOSIA, CYPRUS
Tel. : (357) 22 31 32 33
Fax : (357) 22 31 34 82
Internet : www.cyprusaa.org
Email : caa@cytanet.com.cy

CZE — The Autoclub of the Czech Republic

A.C.C.R.
Opletalova 29
110 00 PRAHA 1, CZECH REPUBLIC
Tel. : (420) 2 24228838 / 24210266
Fax : (420) 2 22246275
Internet : www.autoklub.cz
Email : elias@autoklub.cz

DEU — Deutscher Motor Sport Bund eV

D.M.S.B.
Lyoner Stern, Hahnstrasse 70
60528 FRANKFURT, GERMANY
Tel. : (49) 69 63 30 07 0
Fax : (49) 69 63 30 07 30
Internet : www.dmsb.de
Email : MGuenther@dmsb.de

DNK — Dansk Automobile Sports Union

D.A.S.U.
Idraettens Hus
2605 BRØNDBY, DENMARK
Tel. : (45) 4326 28 80
Fax : (45) 4326 28 81
Internet : www.dasu.dk
Email : dasu@dasu.dk

DOM — Federacion Dominicana de Automovilismo, Inc.

F.D.A. Inc.
Calle Respaldo Republica de Colombia #3, Arroyo Hondo,
SANTO DOMINGO, D.N., DOMINICAN REP.
Tel. : +1 809 309 0517 / 683 2528
Fax : -
Internet :
Email : fedomanauto@gmail.com

DZA — Fédération Algérienne des Sports Mécaniques

F.A.S.M.
99, bd. Krim Belkacem
16000 ALGER, ALGERIA
Tel. : (213) 21 74 69 40
Fax : (213) 21 74 69 40
Internet :
Email : fasm@wissal.dz

ECU — Automovil Club del Ecuador

A.N.E.T.A.
Avenida Eloy Alfaro 218 y Berlin
P.O. Box 1721-0087
QUITO, ECUADOR
Tel. : (593) 2 256 22 54
Fax : (593) 2 256 23 08
Internet : www.aneta.org.ec
Email : gerencia@aneta.org.ec; cdn@aneta.org.ec

EGY — Automobile and Touring Club of Egypt

A.T.C.E.
10, Kasr el Nil Street
11599 CAIRO, EGYPT
Tel. : (202) 25 74 33 55 / 25 74 31 76
Fax : (202) 25 74 31 15 / 25 74 34 18
Internet :
Email : autoclubegyptceo@link.net

ERI — National Federation Motor Racing Eritrea

N.F.M.R.E.
Av. Sematat 111
P.O. Box 12511
ASMARA, ERITREA
Tel. : (291 1) 11 74 63
Fax : (291 1) 16 11 97
Internet :
Email : technot@tse.com.er

ESP — Real Federacion Espanola de Automovilismo

R.F.E.D.A.

c/o Escultor Peresejo 68bis

28023 ARAVACA, SPAIN

Tel. : (34) 91 729 94 30
Fax : (34) 91 357 02 03
Internet : www.rfeda.es
Email : fgarcia@rfeda.es

EST — Estonian Auto Sport Union

E.A.S.U.

Mustamae Rd 4

106 21 TALLINN, ESTONIA

Tel. : (372) 639 86 66
Fax : (372) 639 85 53
Internet : www.sport.ee
Email : eal@sport.ee

ETH — Ethiopian Motor Association

E.M.A.

P.O. Box 3241

ADDIS ABEBA, ETHIOPIA

Tel. : (251) 91 122 3122
Fax : (251) 11 551 3345
Internet : www.ethiopianmotorsport.com
Email : secretary@ethiopianmotorsport.com

FIN — AKK-Motorsport

AKK-Motorsport

Kellokukantie 7 - P.O. Box 19

01301 VANTAA, FINLAND

Tel. : (358) 207 219 400
Fax : (358) 207 219 440
Internet : www.autourheilu.fi
Email : Pekka.saynevirta@autourheilu.fi

FRA — Fédération Française du Sport Automobile

F.F.S.A.

Section de Karting - F.F.S.A.

32 avenue de New-York

75781 PARIS Cedex 16, FRANCE

Tel. : (33) 1 44 30 24 00
Fax : (33) 1 42 24 17 35
Internet : www.ffsa.org
Email : pbausola@ffsa.org

GAB — Automobile Club du Gabon

BP

1631 LIBREVILLE, GABON

Tel. :
Fax :
Internet :
Email : s.bottari@everestmediaworld.net

GBR — The Royal Automobile Club Motor Sports Association Ltd.

M.S.A. UK

Motor Sports House, Riverside Park, Colnbrook

SLOUGH SL3 0HG, GREAT BRITAIN

Tel. : (44) 1753 765 000
Fax : (44) 1753 682 938

Internet : www.msauk.org
Email : john.ryan@msauk.org, cheryl.lynch@msauk.org

GEO — Georgian Automobile Sport Federation

G.A.S.F.
Cholokashviliave #9,
0162 TBILISI, GEORGIA

Tel. : (995) 322 258 988
Fax : (995) 322 258 988
Internet : www.gasf.co
Email : info@gasf.com

GRC — Automobile and Touring Club of Greece

ELPA
395 Messogion Av.
Agia Paraskevi - 153 43 ATHENS, GREECE

Tel. : (30) 21 0606 8800
Fax : (30) 21 0606 8983
Internet : www.elpa.gr
Email : korinafatourou@gmail.com

GTM — Automovil Club de Guatemala

A.C.G.
Km 15.8 Carr. A El Salvador
Cond. Paraje solar, casa 19B
GUATEMALA CITY, GUATEMALA

Tel. : (502) 2360 27 30
Fax : (502) 2360 27 53
Internet :
Email : autoclubguate@yahoo.com

GUY — Guyana Motor Racing and Sports Club

Albert Street, Thomas Lands
- GEORGETOWN, GUYANE

Tel. : (592) 225 74 92
Fax :
Internet : www.gmrscgy.com
Email : gmrscgy@gmail.com

HKG — Hong Kong Automobile Association

HKAA Headquarters
G/F, 391 Nathan Road
Kowloon
HONG KONG

Tel. : (852) 3583-3618
Fax : (852) 3585-5512
Internet : www.hkaa.com.hk/en
Email : general@hkaa.com.hk

HND — Asociacion Hondurena De Automovilismo Deportivo

Colonia San Carlos
100 metros al Oeste de Oficinas de Vision Mundial
TEGUCIGALPA, HONDURAS

Tel. : (504) 99 90 41 79
Fax :
Internet :
Email : market4000@gmail.com

HRV — Croatian Car & Karting Federation

C.C.K.F.

Avenija Dubrovnik 10
10020 ZAGREB, CROATIA

Tel. : (385) 1 655 13 49 / 652 55 80
Fax : (385) 1 655 13 52
Internet : www.haks.hr
Email : haks@zg.t-com.hr

HUN — National Automobilsport Federation of Hungary

MNASZ

Istvánmezei u. 1-3.
1146 BUDAPEST, HUNGARY

Tel. : (36) 1 460 68 75 / 460 68 76
Fax : (36) 1 460 69 30
Internet : www.mnasz.hu
Email : mnasz@mnasz.hu

IDN — Ikatan Motor Indonesia

I.M.I.

SCBD Lot 14
Jalan Jend. Sudirman Kav. 52-53
12190 JAKARTA, INDONESIA

Tel. : (62) 21 571 2032
Fax : (62) 21 571 2037
Internet : www.imi.co.id/
Email : imi@imi.co.id

IND — The Federation of Motor Sports Clubs of India

F.M.S.C.I.

Krishna Towers I 6th Floor - Apt. 25
50 Sardar Patel Road
600 113 CHENNAI, INDIA

Tel. : (91) 44 2235 26 73
Fax : (91) 44 2235 16 84
Internet : www.fmsci.co.in
Email : admin@fmsci.in

IRL — Motorsport Ireland

Motorsport Ireland
34 Dawson Street
DUBLIN 2, IRELAND

Tel. : (353) 1 677 56 28
Fax : (353) 1 671 07 93
Internet : www.motorsportireland.com
Email : info@motorsportireland.com

IRN — Motorcycle and Automobile Federation of the Islamic Republic of Iran

M.A.F.I.R.I

East Ferdows Bd- North Vafa Azar Street
Paniz Dead-end Plaque n°2 - Fifth Floor unit N°28-31
TEHERAN 19919, IRAN

Tel. : (98) 21 440 16 416/417
Fax : (98) 21 440 16 415
Internet : www.mafiri.ir
Email : intl@mafiri.ir

ISL — Icelandic Motorsport Association

I.M.A.

Engjavegur 6

REYKJAVIK 104, ICELAND

Tel. : (354) 588 91 00

Fax : (354) 567 61 58

Internet :

Email : olafurkr@centrum.is

ISR — Automobile and Touring Club of Israel

M.E.M.S.I.

Memsi House

20, Harekevet Street, P.O Box 36144

TEL AVIV 6511703, ISRAEL

Tel. : (972) 3 5641122

Fax : (972) 3 5641167

Internet : www.memsi.co.il

Email : memsi@netvision.net.il

ITA — Commissione Sportiva Automobilistica Italiana

A.C.I.-C.S.A.I.

Via Solferino 32

00185 ROMA, ITALY

Tel. : (39) 0649 982 805

Fax : (39) 0649 409 61

Internet : www.csai.aci.it

Email : info@csai.aci.it

JAM — Jamaica Millennium Motoring Club

J.M.M.C.

Ferry Industrial Terrace

10 Argyle Road

KINGSTON 10, JAMAICA

Tel. : (1-876) 764 99 04

Fax : (1-876) 764 99 04

Internet : www.jamaicamotorsports.com

Email : jmc@kasnet.com; jamotoringclub@gmail.com

JOR — Royal Automobile Club of Jordan

R.A.C.J.

Wadi Seer Cross Roads (8th Circle)

P.O. Box 920

11118 AMMAN, JORDAN

Tel. : (962) 6 585 06 26

Fax : (962) 6 581 81 31

Internet : www.racj.com

Email : info@racj.com; ozarour@jordan-motorsport.com

JPN — Japan Automobile Federation

J.A.F.

Motor Sports Department, Jidosha Kaikan

1-1-30 Shiba-daimon, Minato-ku

TOKYO, 105-0012, JAPAN

Tel. : (81) 3 3578 4936

Fax : (81) 3 3578 4937

Internet : www.jaf.or.jp

Email : intl-jidosharenmei@jaf.or.jp

KAZ — Automotorsport Federation of Rep. Kazakhstan

A.M.K.F.

12/24 Kazybek Bi

050010 ALMATY, KAZAKHSTAN

Tel. : (7) 727 293 90 28
Fax : (7) 727 273 20 20
Internet : <http://www.fams.kz>
Email : info@fams.kz

KEN — Kenya Motor Sports Federation

K.M.S.F.

Simba Union Club, Forest Road

P.O. Box 66122

00800 NAIROBI, KENYA

Tel. : (254) 20 723 81 00
Fax : -
Internet : www.motorsportkenya.com
Email : info@motorsportkenya.com

KWT — Kuwait International Automobile Club

K.I.A.C.

P.O. Box 2100 / Plot E, Block 228

13021 SAFA, KUWAIT

Tel. : (965) 24 82 75 21
Fax : (965) 24 84 14 33
Internet : www.kiac.com.kw
Email : kiac-kwt@kiac.com.kw

LBN — Automobile et Touring Club du Liban

A.T.C.L.

Commission Sportive Nationale

B.P.115, JOUNIEH-KASLIK, LEBANON

Tel. : (961) 9 640 220
Fax : (961) 9 640 579
Internet : www.atcl.org.lb
Email : atcl@inco.com.lb

LBY — Automobile and Touring Club of Libya

A.T.C.L

Sayed Street

P.O. Box 3566

TRIPOLI, LYBIA

Tel. : (218) 21 340 49 64
Fax : (218) 21 340 47 84
Internet : www.latc.ly/
Email : jebblmf@yahoo.com

LIE — Auto Sport Suisse Sarl

A.S.S.S.

Könizstrasse 161

3097 LIEBEFELD, SWITZERLAND

Tel. : (41) 31 979 11 11
Fax : (41) 31 979 11 12
Internet : www.motorsport.ch/
Email : info@motorsport.ch

LKA — Ceylon Motor Sports Club

C.M.S.C.
4, Hunupitiya Road
COLOMBO 2, SRI LANKA

Tel. : (94) 112 302 663
Fax : (94) 112 302 664
Internet : www.cmsc.lk
Email : cmsc@cmsc.lk

LTU — The Lithuanian Automobil Sport Federation

L.A.S.F.
19-344 Draugystes
3031 KAUNAS, LITHUANIA

Tel. : (370) 3735 0026
Fax : (370) 3735 0106
Internet : www.lasf.lt
Email : lasf@lasf.lt

LUX — Automobile Club du Grand Duché de Luxembourg

A.C.L.
54, route de Longwy
8007 BERTRANGE, LUXEMBOURG

Tel. : (352) 45 00 45-1
Fax : (352) 45 04 55
Internet : www.acl.lu
Email : commissionsportive@acl.lu

LVA — Latvijas Automobilu Federacija

L.A.F.
Brivibas Street 266-107
RIGA, 1006, LATVIA

Tel. : (371) 7 012209 / 012208 / (371) 7 551465
Fax : (371) 7 551465
Internet : www.laf.lv
Email : laf@laf.lv

MAC — Automobile General Association Macao-China

A.A.M.C.
Avenida de Amizade
Edifício do Grande Premio de Macau R/C
P.O. Box 1579, MACAU

Tel. : (853) 2872 6578
Fax : (853) 2872 6579
Internet : www.aamcauto.org.mo
Email : aamc@macau.ctm.net

MAR — Fédération Royale Marocaine de Sports Automobiles

F.R.M.S.A.
223 bd Abdelmoumen Résidence Réda,
5ème étage Appt N°33,
20360 CASABLANCA, MOROCCO

Tel. : (212) 5 22 29 87 88
Fax : (212) 5 22 27 49 60
Internet : www.frmsa.com
Email : sgfrmsa@gmail.com

MOZ — Automovel e Touring Clube de Mocambique

A.T.C.M.

Eduardo Mondlane Avenue
1938 MAPUTO, MOZAMBIQUE

Tel. : (258) 21 326 220
Fax : (258) 21 326 219
Internet : www.atcm.org.mz
Email : atcm@atcm.org.mz

MCO — Automobile Club de Monaco

A.C.M.

23 boulevard Albert 1er, Boîte postale 464
98012 MONACO

Tel. : (377) 93 15 26 00
Fax : (377) 93 25 80 08; (377) 93 15 26 20
Internet : www.acm.mc
Email : info@acm.mc

MDG — Fédération du Sport Automobile de Madagascar

F.S.A.M.

79, rue Lalana Rabezavana BP 1623
101 ANTANANARIVO, MADAGASCAR

Tel. : (261) 20 22 232 90
Fax : (261) 20 22 232 90
Internet : www.motorsportmadagascar.com
Email : fsam06@moov.mg

MEX — Organizacion Mexicana del Deporte Automovilistico Internacional

OMDAI

Av. San Francisco 1903
Col del Valle
03100 MEXICO D.F., MEXICO

Tel. : (52) 55 55 24 95 37
Fax : (52) 55 55 24 04 39
Internet :
Email : omdaifia@prodigy.net.mx

MKD — Automobile Federation of Macedonia

Kamnik bb St.

1000 SKOPJE, MACEDONIA

Tel. : (389) 2 2 3083 422
Fax : (389) 2 2 3083 421
Internet : www.afm.com.mk
Email : contact@afm.com.mk

MLT — Malta Motorsport Federation

M.M.F.

P.O. Box 30
VLT 1000 VALETTA, MALTA

Tel. : (356) 99 45 04 72
Fax :
Internet :
Email : info@maltamotorsport.org

MNE — Auto-Moto Association of Montenegro

A.M.A.M.

Poslovni centar «Krusevac»
Rimski trg 60
81000 PODGORICA, MONTENEGRO
Tel. : (382) 20 234 467
Fax : (382) 20 234 467
Internet :
Email : amscg@t-com.me

MNG — Mongolian Automobile Motorcycle Sport's Federation

M.A.M.S.F.
Olympic House 1, Room 118 - Chingis Avenue
P.O. Box 29
210648 ULAANBAATAR, MONGOLIA
Tel. : (976) 11 34 53 45
Fax : (976) 11 31 23 53
Internet :
Email : mamsf@mongolnet.mn

— Automovel e Touring Clube de Mocambique

A.T.C.M.
Av. Marginal, Bairro Triunfo
1938 MAPUTO, MOZAMBIQUE
Tel. : (258) 21 326 220
Fax : (258) 21 326 219
Internet : www.atcm.org.mz
Email : atcmoz@yahoo.com; atcmoz@teledata.co.mz

MRT — Fédération Mauritanienne des Sports Mécaniques

F.M.S.M.
B.P. 995
NOUAKCHOTT, MAURITANIA
Tel. : (222) 45 29 32 07
Fax : (222) 525 32 65
Internet :
Email : lekhal@fmsm.mr

MUS — Club Automobile de Rallye

C.A.R.
c/o Butter & Dairy Entr.
Zone Industrielle
PHOENIX, MAURITIUS
Tel. : (230) 696 79 92
Fax : (230) 454 57 40
Internet :
Email :

MYS — The Automobile Association of Malaysia

A.A.M.
225 Block 4, No. 7, Persiaran Sukan
Laman Seri Business Park
Section 13
Selangor Darul Ehsan
40100 SHAH ALAM, MALAYSIA
Tel. : (603) 5510 4679
Fax : (603) 5511 3426
Internet : www.aam.org.my
Email : motorsports@aam.org.my

NAM — Namibia Motor Sport Federation

N.M.S.F.

Ausspannplatz

P.O. Box 5483

WINDHOEK, NAMIBIA

Tel. : (264) 81 332 69 48

Fax : (264) 61 301 846

Internet :

Email : rozanne.rossouw@gmail.com

NGA — Automobile Sports Club of Nigeria

A.S.C.N.

Suite C245, Road 1 Ikota Shopping Complex

Lekki Epe Expressway, Victoria Garden City

P.O. Box 74802 Victoria Island

LAGOS, NIGERIA

Tel. : (234) 803 301 53 97

Fax : (234) 1 263 39 15

Internet :

Email : ascnigeria@yahoo.com

NIC — Club Automovilistico de Nicaragua

C.A.N.

De Casea Pellas Acahualinca

1/2 cal sur

MANAGUA, NICARAGUA

Tel. : (505) 266 33 83

Fax : (505) 266 13 25

Internet : www.automovilclubni.org/

Email : info@cadenic.com

NLD — Knac Nationale Autosport Federatie

K.N.A.F.

Duwboot, 85

3991 CG Houten, THE NETHERLANDS

Tel. : (31) 71 589 26 01

Fax : (31) 71 582 08 80

Internet : www.knaf.nl

Email : info@knaf.nl

NOR — Norges Bilsportforbund

N.B.F.

P.O. Box 60, Bryn

0611 OSLO, NORWAY

Tel. : (47) 23 05 45 00

Fax : (47) 23 05 45 10

Internet : www.bilsport.no

Email : info@bilsport.no

NPL — Nepal Automobile Sport

Naya Baneswor

GPO BOX 8973

NPC 152 KATHMANDU, NEPAL

Tel. : (977) 1 620 9728

Fax : (977) 98 4128 9329

Internet : www.nasanepal08.org

Email : nasanepal08@gmail.com

NZL — Kartsport NZ Inc.

K.N.Z.I.

P.O. Box 28219, Remuera
AUCKLAND 1005, NEW ZEALAND

Tel. : (64) 9 570 1392
Fax : (64) 9 570 1393
Internet : www.kartsport.org.nz
Email : admin@kartsport.org.nz

OMN — Oman Automobile Association

O.A.A.

P.O. Box 2874, Postal Code 111,
MUSCAT, OMAN

Tel. : (968) 24 510 630
Fax : (968) 24 510 276
Internet : <http://www.omanauto.org/>
Email : info@omanauto.org

PAK — Motorsport Association of Pakistan

M.A.P.

17-C, 9th, Lane Zamzama Boulevard
DHA, Phase V DHA
KARACHI 75500, PAKISTAN

Tel. : (92) 21 3529 5285
Fax : (92) 21 3529 5288
Internet : www.motorsportpakistan.com.pk
Email : onlinejunaid17@gmail.com

PAN — Asociación Automovilística de Touring y Deportes de Panamá

A.S.A.I.

Apartado Postal 832-6062 / WTC
PANAMA, REP. DE PANAMA

Tel. : (507) 214 4929
Fax : (507) 214 9174
Internet :
Email : asaipanama@hotmail.com

PER — Touring y Automovil Club del Perú

T.A.C.P.

Av. Trinidad Moran 698
Lince
LIMA, PERU

Tel. : (51) 1 614 99 70
Fax : (51) 1 441 96 52
Internet : www.touringperu.com.pe
Email : presidencia@touring.pe

PHL — Automobile Association Philippines

A.A.P.

28 EDSA
Greenhills
1500 SAN JUAN CITY, PHILIPPINES

Tel. : (632) 655 58 89
Fax : (632) 655 18 78
Internet : www.aap.org.ph
Email : info@aap.org.ph

POL — Polski Związek Motorowy

P.Z.M.

Ul. Kazimierzowska 66

02-518 WARSZAWA, POLAND

Tel. : (48) 22 54 20 11 6

Fax : (48) 22 848 19 51

Internet : www.pzm.pl

Email : karting@pzm.pl

PRI — Federacion de Automovilismo de Puerto Rico

F.A.P.R.

1619 San Julian Street

Urb. Sagrado Carozon

PUERTO RICO 00913-4745, SAN JUAN

Tel. : (1-787) 787 755 1124

Fax : (1-787) 787 754 0463

Internet :

Email : hpagansaez@yahoo.com

PRT — Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting

F.P.A.K.

Rua Fernando Namora 46 C/D

1600-454 LISBOA, PORTUGAL

Tel. : (351) 217 112 800

Fax : (351) 217 112 801

Internet : www.fpak.pt

Email : secretariado@fpak.pt

PRY — Touring y Automovil Club Paraguayo

T.A.C.P.Y.

25 de Mayo y Brasil

Casilla de Correo 1204

ASUNCION, PARAGUAY

Tel. : (595) 21 212 511

Fax : (595) 21 212 002

Internet : www.tacpy.com.py

Email : info@tacpy.com.py; cdeportiva@tacpy.com.py

PSE — Palestinian Motor Sport & Motorcycle Federation

P.M.S.M.F.

Al Manara Circle, Al-Beitoni Building 3rd Floor

P.P. Box 1156, RAMALLAH, PALESTINE

Tel. : (970-2) 297 04 50

Fax : (970-2) 297 74 20

Internet : www.pmsmf.ps

Email : qadura2002@yahoo.com

QAT — Qatar Motor and Motorcycle Federation

Q.M.M.F.

Salwa Road

P.O. Box 8708

DOHA, QATAR

Tel. : (974) 43 79 888

Fax : (974) 43 79 761

Internet : www.qmmf.com

Email : info@qmmf.com

ROU — Federatia Romana de Karting

F.R.K.

Str. Orban Balazs, Nr 16

Jud. Covasna

525 400 TARGU SECUIESC, ROMANIA

Tel. : (40) 267 36 48 22

Fax : (40) 267 36 07 63

Internet :

Email : lucianstefan@skatkart.ro

RUS — Russian Automobile Federation

R.A.F.

5 Yauzskaya Street

109028 MOSCOW, RUSSIA

Tel. : (7) 095 917 33 52

Fax : (7) 095 917 39 70

Internet : www.raf.su

Email : raf@raf.su

RWA — Rwanda Automobile Club

R.A.C.

Centenary House

3rd floor

KIGALI, RWANDA

Tel. : (250) 788 501 482

Fax :

Internet : www.motorsportrwanda.com

Email : info@motorsportrwanda.com

SAU — Saudi Arabian Motor Federation

S.A.M.S.F.

P.O. Box 26095

11486 RIYADH, SAUDI ARABIA

Tel. : (966 1) 288 58 55

Fax : (966 1) 288 38 82

Internet : www.samf.gov.sa

Email : info@samf.gov.sa

SDN — Sudanese Automobile and Touring Club

S.A.A.T.C.

Avenue No. 5 - Alamarat

P.O. Box 3555

KHARTOUM, SUDAN

Tel. : (249) 183 494 741 / 494 743

Fax : (249) 183 494 740

Internet :

Email : elmuhajir01@hotmail.com

SEN — Fédération Sénégalaise de Sport Automobile et Motocycliste

F.S.S.A.M.

P.O. Box 2634

DAKAR, SENEGAL

Tel. : (221) 821 99 11

Fax : (221) 821 99 11

Internet : www.fsam.sn

Email : fedesam@sentoo.sn

SGP — Motor Sports Singapore

M.S.S.

20 Maxwell Road, #05-15 Maxwell House

069113 SINGAPORE

Tel. : (65) 6227 7889
Fax : (65) 6227 0911
Internet : www.mss.org.sg
Email : contactus@mss.org.sg

SVN — Avto-Moto Zveza Slovenije

A.M.Z.S.

Dunajska 128

P.O. Box 3276

1001 LJUBLJANA, SLOVENIA

Tel. : (386 01) 530 52 36
Fax : (386 01) 530 54 10
Internet : www.amzs.si
Email : int.affairs@amzs.si

SLV — Automovil Club de El Salvador

A.C.E.S.

1A Calle Poniente no. 930

Entre 15 y 17 Avenida Norte

1177 SAN SALVADOR, EL SALVADOR

Tel. : (503) 25 29 55 55
Fax : (503) 25 29 55 00
Internet : www.aces.com.sv
Email : gerencia@aces.com.sv

SMR — Federazione Auto Motoristica Sammarinese

F.A.M.S

Via A. Giangi, 64/F

47891 DOGANA, Rep. SAN MARINO

Tel. : (378) 0549 909053
Fax : (378) 0549 905922
Internet : www.fams.sm
Email : info@fams.sm

SRB — Auto-Moto Association of Serbia

A.M.S.S.

Ruzveltova 18,

11001 BEOGRAD, SERBIA

Tel. : (381) 11 333 11 00
Fax : (381) 11 333 12 30
Internet : www.amss.org.rs
Email : info@amss.org.rs

SVK — Slovak Association of Motor Sports

S.A.M.S.

Fatranská 3

949 01 NITRA, SLOVAKIA

Tel. : (421) 37 655 46 96 / 655 46 97
Fax : (421) 37 655 46 96
Internet :
Email : samssk@nextra.sk

SWE — Svenska Bilsportförbundet

S.B.F.
Bilsportens Hus, Box 705
191 27 SOLLENTUNA, SWEDEN
Tel. : (46) 8 626 33 00
Fax : (46) 8 626 33 22
Internet : www.sbf.se
Email : mailbox@sbf.se

SYR — Automobile Club de Syrie

A.C.S.
29 Ayar Street, P.O. Box 3364
DAMAS, SYRIA
Tel. : (963) 11 231 77 45 / 232 37 06
Fax : (963) 11 231 77 44 / 231 27 85
Internet : www.syrianautomobileclub.com
Email : syraut@scs-net.org; info@syrianautomobileclub.com;
sport@syrianautomobileclub.com

THA — The Royal Automobile Association of Thailand

R.A.A.T.
151 Ratchadapisek Road, Jatujak
BANGKOK 10900, THAILAND
Tel. : (66) 2 939 57 70
Fax : (66) 2 511 22 30
Internet : www.raat.or.th
Email : info@raat.or.th

TKM — The National Center of Automobile Sports of Turkmenistan

Vatutina Str 41
744000 ASHGABAT, TURKMENISTAN
Tel. : (993) 12 34 39 86
Fax : (993) 12 34 39 74
Internet :
Email : avtosport.tm@yandex.com

TTO — Trinidad & Tobago Automobile Sports Association

T.T.A.S.A.
Tragarete Road
P.O. Box 3063, St-James
PORT-OF-SPAIN, TRINIDAD & TOBAGO
Tel. : (1) 868 680 2083
Fax :
Internet :
Email : ttasa1@yahoo.com

TUN — National Automobile Club de Tunisie

N.A.C.T.
29, Avenue Habib Bourguiba
1001 TUNIS, TUNISIA
Tel. : (216) 71 24 11 76
Fax : (216) 71 34 98 37
Internet :
Email : contact@nact.org.tn

TUR — Turkish Automobile Federation

T.O.S.F.E.D.

Ebulula Mardin Cd. Maya
Meridyen Plaza K:12 D.30 Akatlar Besiktas
34335 ISTANBUL, TURKEY

Tel. : (90) 212 351 50 45
Fax : (90) 212 351 50 48
Internet : www.tosfed.org.tr
Email : info@tosfed.org.tr

TWN — Chinese Taipei Motor Sports Association

C.T.M.S.A.
P.O. Box Taipei 55-495
56, Minchuan East Road, Sec 2, 2F
TAIPEI, TAIWAN, R.O.C. (104)

Tel. : (886) 2 2764 5169 / 2531 3308
Fax : (886) 2 2764 5040 / 2561 0210
Internet : www.ctmsa.org.tw
Email : ctmsa-taiwan@umail.hinet.net

TZA — Automobile Association of Tanzania

A.A.T.
Burhani Complex Unit 14
P.O. Box 3004
3004 DAR ES SALAAM, TANZANIA

Tel. : (255) 22 215 20 11
Fax : (255) 22 215 20 11
Internet :
Email : info@aatanzania.org

UGA — Federation of Motor Sports Clubs of Uganda

F.M.U.
P.O. Box 36772
KAMPALA, UGANDA

Tel. : (256) 41 540 688
Fax : (256) 41 540 668
Internet :
Email : cpa@africaonline.co.ug

UKR — Fédération Automobile d'Ukraine

F.A.U.
P.O. Box 132
01019 KYIV, UKRAINE

Tel. : (380) 44 206 7876
Fax : (380) 44 206 7866
Internet : www.fau.ua
Email : office@fau.ua

URY — Automovil Club del Uruguay

A.C.U.
Avenida del Libertador Brig
Gral. Lavalleja 1532
P.O. Box 11018
11100 MONTEVIDEO, URUGUAY

Tel. : (598) 2 17 07
Fax : (598) 2 902 1406
Internet :
Email : acu@acu.com.uy

USA* — Automobile Competition Committee for the United

States, FIA Inc.

A.C.C.U.S.

7800 S. Elati St., Suite 303

LITTLETON, CO 80120, USA

Tel. : (1) 303 730 81 00
Fax : (1) 303 730 81 08
Internet : www.accusfia.us
Email : ncraw@accusfia.us

VEN — Touring y Automovil Club de Venezuela

T.A.C.V.

Torre Phelps, Piso 15

Ofi cinas A y C, Plaza Venezuela

1050 CARACAS, VENEZUELA

Tel. : (58) 212 781 97 43; (58) 212 794 05 19 / 794 12 78
Fax : (58) 212 781 97 87
Internet : www.automovilclubvenezuela.com
Email : Comisiondeportivatacv.ve@gmail.com

YEM — Yemen Club for Touring & Automobile

Y.C.T.A.

Universal Group Building

60, Metersroad (Diplomatic Quarters)

P.O. Box 19406

SANA'A, YEMEN

Tel. : (967) 1 44 03 05
Fax : (967) 1 44 11 57
Internet : www.universalyemen.com
Email : ycta@universalyemen.com

ZAF — Motorsport South Africa

M.S.A.

2nd Floor, Meersig 1,

Corner of Upper Lake Lane & Constantia Boulevard

CONSTANTIA KLOOF, Roodepoort

SOUTH AFRICA

Tel. : (27) 11 466 2440
Fax : (27) 11 466 2450
Internet : www.motorsport.co.za
Email : adrian@motorsport.co.za

ZMB — Zambia Motor Sports Association

Z.M.S.A.

P.O. Box 36344

LUSAKA, ZAMBIA

Tel. : (260) 1 25 56 02
Fax : (260) 1 23 64 96
Internet :
Email : motorsport@zamnet.zm

ZWE — Zimbabwe Motor Sports Federation

Z.M.S.F.

20 Fereday Drive, Eastlea

HARARE, ZIMBABWE

Tel. : (263) 4 747 035
Fax : (263) 4 747 522
Internet :
Email : officezmsf@zol.co.zw

DÉFINITIONS ET CLASSIFICATION DE KARTING

Article 1 - Définitions
Article 2 - Classification

Seul le texte français fait foi.

ARTICLE 1: DÉFINITIONS

Les définitions et abréviations indiquées ci-après sont complémentaires aux définitions présentées dans le Code Sportif International. Elles seront adoptées dans le Règlement et ses Annexes, ainsi que dans tous les Règlements Particuliers et seront d'un emploi général.

CSN	Commission Sportive d'une ASN
DC	Directeur de Course
CS	Commissaire Sportif
CT	Commissaire Technique
DT	Délégué Technique
DE	Directeur d'Épreuve
DCR	Délégué Chronométrateur
RT	Règlement Technique

Kart

Un kart est un véhicule terrestre monoplace, sans toit ni habitacle, sans suspension, avec ou sans carrosserie, équipé de 4 roues non alignées qui sont en contact avec le sol, dont les 2 avant assurent la conduite et les 2 arrière, reliées par un essieu monobloc, la locomotion.

Les parties principales sont le châssis (carrosserie comprise), les pneumatiques et le moteur.

Acquisition de données

Tout système, à mémoire ou non, installé sur un kart, permettant au Pilote ou à l'équipe, pendant ou après la course, de lire, indiquer, acquérir, enregistrer ou transmettre toute information.

Télémetrie

Transmission de données entre un kart en mouvement et une entité extérieure.

Maximum

Valeur la plus grande atteinte par une quantité variable; limite supérieure.

Minimum

Valeur la plus petite atteinte par une quantité variable; limite inférieure.

Chef d'équipe

Dans les courses d'équipes CIK-FIA, le chef d'équipe est le Concurrent ou son représentant délégué par procuration.

KARTING DEFINITIONS AND CLASSIFICATION

Article 1 - Definitions
Article 2 - Classification

The French text is the authentic text.

ARTICLE 1: DEFINITIONS

The definitions and abbreviations indicated hereafter are a complement to the definitions appearing in the International Sporting Code. They will be adopted in the Regulations and their Appendices, as well as in any Supplementary Regulations, and will be generally used.

CSN	Sporting Commission of an ASN
CoC	Clerk of the Course
ST	Steward
SC	Scrutineer
TD	Technical Delegate
RD	Race Director
TKD	Timekeeping Delegate
TR	Technical Regulations

Kart

A kart is a land single seater vehicle without a roof or a cockpit, without suspensions and with or without bodywork elements, with 4 non aligned wheels that are in contact with the ground, the 2 front ones of which control the direction and the other 2 rear ones, connected by a one piece axle, transmit the power.

The main parts are the chassis (including the bodywork), the tyres and the engine.

Data processing

Any system, with or without a memory, installed on a kart, enabling the Driver or his team, during or after the race, to read, indicate, acquire, record or transmit any information.

Telemetry

Data transmission between a moving kart and external body.

Maximum

Greatest dimension of a variable quantity; top limit.

Minimum

Smallest dimension of a variable quantity; lowest limit.

Team leader

In CIK-FIA team races, the team leader is the Entrant or his representative delegated by proxy.

Classe

Groupement de véhicules déterminé par leur cylindrée moteur ou par d'autres critères de distinction.

Groupe

Groupe 1 = karts spécialement destinés à la compétition et dont seuls les moteurs sont soit homologués, soit dérivés des homologations, soit agréés.

Groupe 2 = karts au sujet desquels a été constatée, à la demande des Constructeurs, la fabrication en série d'un certain nombre de matériels identiques (châssis, moteurs, pneumatiques, carburateurs, allumages, embrayages, échappements, freins et carrosseries) dans une période de temps donnée et destinés à la vente normale à la clientèle. Les matériels doivent être vendus conformes à leur Fiche d'Homologation.

Catégories

Classification de karts en fonction de leurs caractéristiques techniques et des conditions d'admission de leurs Pilotes.

Constructeur

La personne physique ou morale détentrice d'une homologation CIK-FIA ou d'un agrément CIK-FIA en cours de validité.

Délégué Technique

Le Délégué Technique désigné par la CIK-FIA est responsable des Vérifications Techniques et a pleine autorité sur les Commissaires Techniques nationaux.

Marque

Dénomination donnée par un Constructeur à un produit et par laquelle on comprend un ou plusieurs modèles, types ou versions.

Zone

Une zone est un groupe *ad hoc* d'au moins deux ASN qui, avec l'accord annuel de l'Assemblée Générale de la FIA, organisent une ou plusieurs Compétitions et/ou championnats ouverts aux Concurrents de tous les pays de la zone (voir Article 2.3 du Code Sportif International FIA).

Phase finale

Courses succédant aux Manches Qualificatives, appelées selon le déroulement de la Compétition ou du Championnat considéré, Pré-Finale(s) et Finale, ou Course 1 et Course 2.

Parc d'Assistance «Départ»

Zone entre le Paddock et la Pré-Grille à accès restreint où le Pilote et un seul de ses Mécaniciens procèdent, avant les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et Courses de la phase finale.

Class

Group of vehicles determined by their engine cylinder cubic capacity or by other distinguishing criteria.

Group

Group 1 = karts especially destined for competition and the engines of which are either homologated or derived from the homologations or approved.

Group 2 = karts for which, on request of the Manufacturers, the series production of a certain number of identical equipment has been ascertained (chassis, engines, tyres, carburettors, ignition, clutches, exhausts, brakes and bodyworks) in a given period of time and destined for normal sale to customers. All pieces of equipment sold must comply with their Homologation Forms.

Categories

Classification of karts in accordance with their technical characteristics and with the conditions of eligibility of their Drivers.

Manufacturer

The physical or moral body having a valid CIK-FIA homologation or a CIK-FIA approval.

Technical Delegate

The Technical Delegate appointed by the CIK-FIA is responsible for Scrutineering and has full authority over the national Scrutineers.

Make

Denomination given by a Manufacturer to a product and by which is meant one or several models, types or versions.

Zone

A zone is an ad hoc group of at least two ASNs which, with the annual agreement of the General Assembly of the FIA, organise one or several Competitions and/or championships open to the Entrants of all the countries in the zone (see Article 2.3 of the FIA International Sporting Code).

Final phase

Races held after the Qualifying Heats and called, according to the running of the Competition or Championship considered, Pre-Final(s) and Final, or Race 1 and Race 2.

«Start» Servicing Park

Area between the Paddock and the Assembly Area with limited access where the Driver and only one of his Mechanics may proceed, before Qualifying Practice, the Qualifying Heats and the races of the final phase.

Parc d'Assistance «Arrivée»

Zone entre la piste et le Paddock à accès restreint où le Pilote et un seul de ses Mécaniciens procèdent, après les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et courses de la phase finale ou après mise en Parc Fermé du matériel.

Pré-grille

La zone située entre le Parc d'Assistance «Départ» et la piste.
La zone / le passage menant à la Ligne de Départ.
La ligne droite du Départ.

Directeur d'Épreuve

Le Directeur d'Épreuve disposera des pleins pouvoirs pour les matières suivantes et le Directeur de Course ne pourra donner des ordres s'y rapportant qu'avec l'accord exprès du Directeur d'Épreuve:

- contrôler le déroulement des Essais et de la Course, le respect de l'horaire et s'il le juge nécessaire émettre toute proposition aux Commissaires Sportifs pour modifier les horaires conformément au Code et au Règlement Sportif;
- arrêter tout kart conformément au Code et au Règlement Sportif;
- arrêter ou neutraliser le déroulement des Essais ou de la Course conformément au Règlement Sportif s'il estime leur poursuite dangereuse, et assurer que le nouveau départ s'effectue conformément à la procédure;
- la procédure de départ;
- diriger le Briefing.

Homologation

C'est la constatation officielle par la CIK-FIA qu'un modèle de châssis, de moteur ou de matériel déterminé est construit en série suffisante pour être classé dans les catégories du présent règlement. La demande d'homologation doit être présentée à la CIK-FIA par l'ASN du pays de construction du matériel et donner lieu à l'établissement d'une Fiche d'Homologation. Elle doit être établie en respectant le Règlement d'Homologation établi par la CIK-FIA. Tout Constructeur désirant faire homologuer son ou ses modèle(s) devra s'engager à en respecter les prescriptions.

Fiches d'Homologation

Tout modèle de châssis, de moteur ou de matériel homologué par la CIK-FIA doit faire l'objet d'une fiche descriptive dite Fiche d'Homologation, sur laquelle sont indiquées les caractéristiques permettant d'identifier ledit modèle. La présentation des Fiches au Contrôle Technique et/ou avant le départ pourra être exigée par les Organisateurs qui seront en droit de refuser la participation du Concurrent en cas de non présentation. Lors de la livraison de son matériel, le Constructeur est tenu de délivrer la Fiche d'Homologation correspondante. Description: une Fiche d'Homologation se décompose de la façon suivante:

- 1) Une Fiche de base décrivant le modèle de base.
- 2) Éventuellement un certain nombre de feuilles supplémentaires décrivant des extensions d'homologation.

«Finish» Servicing Park

Area between the track and the Paddock with limited access where the Driver and only one of his Mechanics proceed, after Qualifying Practice, the Qualifying Heats and the races of the final phase.

Assembly Area («Pre-Grid»)

The area between the «Start» Servicing Park and the track.
The area/walkway to the Starting Line.
The Starting Straight Line.

Race Director

The Race Director will have full power for the following matters and the Clerk of the Course may give relating orders only with the Race Director's express agreement:

- control the running of Practice and the Race, the respect of the time schedule and if he deems it necessary make any proposal to the Stewards to modify the time schedules in accordance with the Code and the Sporting Regulations;
- stop any kart in accordance with the Code and the Sporting Regulations;
- stop or neutralise the running of Practice or of the Race in accordance with the Sporting Regulations if he deems that it would be dangerous to continue them, and insure that the new start is given in accordance with the procedure;
- the start procedure;
- conduct the Briefing.

Homologation

It is the official ascertaining by the CIK-FIA that a model of chassis, of engine or of a determined equipment is series manufactured in a sufficient number to be classified in the categories of these regulations. The homologation application must be submitted to the CIK-FIA by the ASN of the country where the equipment was manufactured and lead to the establishment of a Homologation Form. It must be established in the respect of the Homologation Regulations enacted by the CIK-FIA. Any Manufacturer wishing to have his model(s) homologated must undertake to respect the prescriptions thereof.

Homologation Forms

Any model of chassis, engine or equipment homologated by the CIK-FIA must be the subject of a descriptive form called Homologation Form, on which are indicated the characteristics permitting the identification of the said model. The presentation of Forms at Scrutineering and/or before the start may be required by the Organisers, who will be entitled to refuse the Entrant's participation in the case of non-presentation.

At the delivery of his equipment, the Manufacturer is required to issue the corresponding Homologation Form.

Description: a Homologation Form is composed of the following:

- 1) A basic Form describing the basic model.
- 2) Possibly a certain number of extra sheets describing homologation extensions.

Agrément

C'est la constatation officielle par la CIK-FIA qu'un modèle de produit déterminé est conforme aux critères décrits dans le Règlement International de Karting en vigueur. La demande d'agrément doit être présentée à la CIK-FIA par l'ASN du pays dans lequel la marque du produit à considérer est sise, et donner lieu à l'établissement d'une Fiche Technique d'Agrément. Elle doit être établie en respectant le Règlement d'Agrément rédigé par la CIK-FIA. Tout Constructeur désirant faire agréer son ou ses produit(s) devra s'engager à en respecter les prescriptions.

Reconnaissance

C'est la constatation officielle faite par la CIK-FIA qu'une Série déterminée est conforme en intégralité au Règlement de Reconnaissance de Karting en vigueur. La Demande de Reconnaissance doit être présentée à la CIK-FIA par l'ASN du pays dans lequel le Demandeur a son siège et pourra donner lieu à l'établissement d'une Fiche de Reconnaissance de Matériel. Un numéro devra figurer sur des éléments structurels du matériel reconnu et le label «FIA AUTHORISED SERIES» devra apparaître uniquement sur les Règlements sportifs et techniques de la Série.

Série

Une Série est définie par un ensemble d'éléments sportifs et techniques la réunissant.

ARTICLE 2: CLASSIFICATION

Catégories et Groupes

Les karts utilisés en compétition sont répartis dans les Groupes et Catégories suivants:

<u>Groupe I:</u>	
- KZ1:	Cylindrée de 125 cm ³
- Superkart:	Cylindrée de 250 cm ³
<u>Groupe II:</u>	
- KZ2:	Cylindrée de 125 cm ³
- OK:	Cylindrée de 125 cm ³
- OK-Junior:	Cylindrée de 125 cm ³

Approval

It is the official recording by the CIK-FIA that a specific product model complies with the criteria described in the valid International Karting Regulations. Approval applications must be submitted to the CIK-FIA by the ASN of the country in which the make of the product considered is located, and be the subject of an Approval Technical Form.

It must be drawn up in the respect of the Approval Regulations drafted by the CIK-FIA. Any Manufacturer wishing to have his product(s) approved shall undertake to respect the prescriptions thereof.

Recognition

This is the official assessment made by the CIK-FIA that a specific Series fully complies with the valid Karting Recognition Regulations. The Recognition Application must be submitted to the CIK-FIA by the ASN of the country where the Applicant's headquarters are located and may lead to the establishment of an Equipment Recognition Form.

There shall be a number on structural elements of the recognised equipment and the "FIA AUTHORISED SERIES" label shall only appear on the Sporting and Technical Regulations of the Series.

Series

A Series is defined by a set of sporting and technical elements which govern it.

ARTICLE 2: CLASSIFICATION

Categories and Groups

The karts used in competition are divided into the following Groups and Categories:

<u>Group I:</u>	
- KZ1:	Cylinder capacity of 125cc
- Superkart:	Cylinder capacity of 250cc
<u>Group II:</u>	
- KZ2:	Cylinder capacity of 125cc
- OK:	Cylinder capacity of 125cc
- OK-Junior:	Cylinder capacity of 125cc

RÈGLEMENT INTÉRIEUR PARTICULIER DE LA CIK-FIA

Préambule

Le présent Règlement est annexé au Règlement Intérieur de la FIA et approuvé par le Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA (ci-après: «le Conseil Mondial»). Toute décision de modification du présent Règlement est réservée au Conseil Mondial. En cas de contestation sur l'interprétation du présent Règlement, le texte français fera seul foi.

Article 1 – But

La Commission Internationale de Karting (ci-après: «la CIK-FIA») est une des Commissions sportives de la FIA. Le but de la CIK-FIA est de développer, promouvoir, coordonner et réglementer les activités relatives au Karting dans le monde dans le respect des principes édictés par la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA).

Article 2 – Missions

La CIK-FIA a principalement pour mission d'établir des propositions et de les soumettre au Conseil Mondial en vue:

- d'assurer l'unité des activités du Karting et sauvegarder les intérêts matériels et moraux du Karting dans tous les pays;
- de favoriser le développement de la pratique et de la discipline sportive du Karting dans le monde, dans le respect de la sécurité et de l'environnement, et d'édicter et faire appliquer la Réglementation internationale concernant l'organisation et le déroulement des compétitions de Karting et la pratique du Karting;
- de faciliter et renforcer l'action et les services des Autorités Sportives Nationales dans le domaine du Karting;
- d'élaborer, harmoniser et faire respecter toute Réglementation internationale Sportive ou Technique en ce qui concerne le Karting, dans le respect du Code Sportif International FIA et de ses annexes;
- d'établir un Calendrier International des Compétitions et manifestations de Karting internationales;
- de réglementer les équipements et matériels utilisés dans la pratique et la discipline sportive du Karting, ainsi que les sites utilisés pour la pratique du Karting.

Article 3 – Composition

La CIK-FIA est composée de 36 membres au maximum élus par l'Assemblée Générale sur proposition du Conseil Mondial, parmi lesquels:

- jusqu'à 32 membres titulaires et 32 membres suppléants, dont les candidatures émaneront d'ASN ayant une activité significative sur le plan national en matière de Karting,
- un représentant du Promoteur et un représentant des Constructeurs, de nationalités différentes.

Chaque membre, ainsi que le Président et le Vice-Président de la CIK-FIA, dispose d'une voix.

Les membres ou leurs suppléants, pour être admissibles, doivent justifier d'une expérience et d'une implication active et actuelle dans la supervision et l'organisation de l'activité du Karting national du ressort territorial d'une ASN. Le Conseil Mondial est seul compétent

CIK-FIA SPECIFIC INTERNAL REGULATIONS

Foreword

The following Regulations are appended to the Internal Regulations of the FIA and have been approved by the FIA World Motor Sport Council (hereinafter referred to as "the World Council"). Any decision to amend these Regulations is reserved for the World Council. In the event of a dispute concerning the interpretation of these Regulations, the French text is the authentic one.

Article 1 – Object

The International Karting Commission (hereinafter referred to as "the CIK-FIA") is one of the sporting Commissions of the FIA. The object of the CIK-FIA shall be to develop, promote, co-ordinate and regulate Karting-related activities around the world, respecting the principles enacted by the Fédération Internationale de l'Automobile (FIA).

Article 2 – Tasks

The main tasks of the CIK-FIA are to draft proposals and submit them to the World Council with the aim of:

- ensuring the unity of Karting activities and safeguarding the interests, both material and moral, of Karting in all countries;
- promoting the development of the practice of Karting sport in the world while respecting safety and the environment, and enacting and enforcing international Regulations for the organisation and running of Karting Competitions and the practice of Karting;
- facilitating and reinforcing the actions and services of the National Sporting Authorities in the field of Karting;
- drawing up, harmonising and enforcing any international Sporting or Technical Regulations as regards Karting while respecting the FIA International Sporting Code and its appendices;
- drawing up an International Calendar of international Karting Competitions and meetings;
- making rules for any equipment and material used in the practice of Karting sport, as well as the venues used for the practice of Karting.

Article 3 – Composition

The CIK-FIA shall consist of a maximum of 36 members elected by the General Assembly on proposal of the World Council, including:

- up to 32 titular members and 32 deputy members, whose candidatures shall be submitted by ASNs with significant Karting activity at national level,
- one representative of the Promoter and one representative of the Manufacturers, of different nationalities.

Each member as well as the President and the Vice-President of the CIK-FIA shall have one vote.

In order to be eligible, members or their deputies must provide proof of experience and of their active and current involvement in the supervision and organisation of Karting activity at national level under the territorial competence of an ASN. The World Council

pour se prononcer sur le respect des critères ci-dessus.

La CIK-FIA dispose d'une administration spécialisée au sein de celle de la Division Sport de la FIA.

Article 4 – Réunions

La CIK-FIA se réunit préalablement aux réunions du Conseil Mondial. Les réunions de la CIK-FIA doivent être fixées à des dates compatibles avec la périodicité des réunions du Conseil Mondial. Si les réunions de la CIK-FIA ont lieu à des dates rapprochées des réunions du Conseil Mondial, les propositions de la CIK-FIA devront être présentées dans le dossier de la réunion suivante du Conseil Mondial, leur application étant alors reportée en conséquence, sauf mesure urgente devant être prise immédiatement par le Conseil Mondial dans le respect des règles de stabilité.

Toutes les décisions sont prises à la majorité simple des voix des membres présents. Les votes relatifs à des élections ou désignations ont lieu à bulletin secret, ou à main levée si aucun membre ne s'y oppose. En cas de partage des voix, la voix du Président est prépondérante. Les votes sur les autres questions se feront à main levée ou à bulletin secret si un membre le demande. Sont considérés comme nuls les bulletins portant le nom de personnes qui ne sont pas candidates et les bulletins signés ou identifiables. Le quorum nécessaire pour toute prise de décision au sein de la CIK-FIA est fixé au tiers de ses membres.

Article 5 – Président et Vice-Président

Conformément à l'Article 7 des Statuts de la FIA, le Conseil Mondial est seul compétent pour nommer chaque année le Président de la CIK-FIA. En vertu de l'Article 14 des Statuts de la FIA, il sera membre de droit du Conseil Mondial pour la durée de son mandat.

Le Président pourrait être assisté d'un Vice-Président désigné par le CMSA.

Article 6 – Propositions

La CIK-FIA a pour attribution d'établir des propositions sur les matières suivantes:

a) Un rapport écrit complet et détaillé, particulièrement en ce qui concerne l'instauration de nouveaux règlements et les amendements réglementaires, à soumettre à chaque réunion du Conseil Mondial et à inclure dans le dossier de ladite réunion.

Toutes les propositions feront l'objet d'une étude par le Conseil Mondial, qui pourra les adopter, les modifier ou les refuser.

b) Un rapport financier annuel complet intégrant le budget (comptes provisionnels, comptes d'exploitation et bilans examinés) couvrant l'ensemble des activités de la CIK-FIA, à soumettre à l'approbation du Conseil Mondial dans le cadre des comptes de la Division Sport de la FIA.

c) Proposition du Calendrier International CIK-FIA.

Article 7 – Groupes de Travail

Il est constitué au sein de la CIK-FIA 2 Groupes de Travail:

- Groupe de Travail «Règlements Sportifs - Calendrier - Championnats»,
- Groupe de Travail «Technique - Homologations - Constructeurs».

alone is competent to decide on the respect of the above criteria.

The CIK-FIA has a specialised administration within that of the FIA Sporting Department.

Article 4 – Meetings

The CIK-FIA meets prior to the meetings of the World Council. The meetings of the CIK-FIA must be scheduled for dates compatible with the periodicity of the meetings of the World Council. If the meetings of the CIK-FIA are held on dates close to the meetings of the World Council, the CIK-FIA's proposals shall be submitted in the dossier of the following World Council meeting and their application will then be postponed accordingly, except if an urgent measure must be taken immediately by the World Council in accordance with the stability rules.

All decisions are taken by a simple majority of the votes of the members attending. Votes concerning elections or designations are taken by secret ballot or by a show of hands if none of the members objects. In the event of equality, the President shall have the casting vote. Votes on other issues shall be taken by a show of hands or by secret ballot if a member so requests. Ballot papers bearing the name of persons who are not candidates, and ballot papers which have been signed or are identifiable, are considered to be spoilt. The quorum necessary for any decision within the CIK-FIA is set at one third of its members.

Article 5 – President and Vice-President

In accordance with Article 7 of the FIA Statutes, the World Council alone is competent to appoint each year the President of the CIK-FIA. In compliance with Article 14 of the FIA Statutes, he will be member by right of the World Council for the duration of his term of office.

The President could be assisted by a Vice-President designated by the WMSC.

Article 6 – Proposals

It is the task of the CIK-FIA to draw up proposals on the following matters:

a) A full and detailed written report, particularly as regards the introduction of new regulations and amendments to the regulations, to be submitted at each meeting of the World Council and included in the relevant dossier.

All such proposals will be examined by the World Council, which may adopt, amend or reject them.

b) A full annual financial report including the budget (provisional accounts, operating accounts and balance sheets which have been examined) covering all of the CIK-FIA's activities, to be submitted to the approval of the World Council within the framework of the accounts of the FIA Sporting Department.

c) Proposal of the CIK-FIA International Calendar.

Article 7 – Working Groups

2 Working Groups are formed within the CIK-FIA:

- "Sporting Regulations - Calendar - Championships" Working Group,
- "Technical - Homologation - Manufacturers" Working Group.

Dans le Groupe de Travail « Règlements Sportifs – Calendrier – Championnats », 2 membres proviendront des ASN, 2 membres représenteront les Constructeurs, 1 membre proviendra de la liste des Officiels des Championnats de la CIK-FIA et il pourrait y avoir (sous réserve de l'ordre du jour de la réunion) 1 membre Expert de la CIK

Dans le Groupe de Travail « Technique – Homologations – Constructeurs », 2 membres proviendront des ASN, 2 membres représenteront les Constructeurs, 1 membre proviendra de la liste des Officiels des Championnats de la CIK-FIA et il pourrait y avoir (sous réserve de l'ordre du jour de la réunion) 1 membre Expert de la CIK.

Les membres et les Présidents de chaque Groupe de Travail sont nommés chaque année par le Président de la CIK.

La CIK-FIA confie aux Groupes de Travail les tâches qu'ils auront à exécuter et examine les rapports de ces Groupes de Travail avant d'établir une proposition au Conseil Mondial. En fonction de besoins particuliers, la CIK-FIA se réserve la possibilité de mettre en place des Groupes de Travail *ad hoc* ponctuels.

Toute proposition relative à la sécurité, aux circuits, aux énergies alternatives ou à caractère médical sera transmise pour étude à la Commission FIA correspondante (Circuit, Sécurité, des Énergies Alternatives ou Médicale) préalablement à l'examen par le Conseil Mondial. La CIK-FIA désignera, parmi ses membres, 1 représentant pour assister aux réunions des Commissions FIA en matière de Circuits, de Sécurité et des Énergies Alternatives.

Article 8 – Secrétariat spécialisé

Dans le cadre de l'Administration de la FIA, le Secrétariat spécialisé de la CIK-FIA est dirigé par un Secrétaire Exécutif désigné par le Président de la FIA. Il a pour mission d'assurer l'expédition des affaires courantes et assure l'exécution des décisions prises par le Conseil Mondial. Il coordonne la gestion administrative des Groupes de Travail de la CIK-FIA et assure les relations avec les ASN et les diverses organisations avec lesquelles la CIK-FIA est amenée à collaborer.

En principe, les requêtes soumises à la CIK-FIA seront traitées par le Groupe de Travail CIK compétent en fonction de leur nature et, s'il y a lieu, en accord avec le Président de la CIK et/ou le Vice-président de la CIK.

Le Secrétariat comprend notamment un Ingénieur-Technicien et le personnel assurant la relation avec les ASN, les Groupes de Travail, les Constructeurs et les Organisateurs.

Article 9 – Ressources

Les ressources destinées à l'équilibre du budget de la CIK-FIA comprennent, notamment :

- 1) le paiement des droits d'homologation des Constructeurs ;
- 2) le paiement par les ASN des droits d'inscription aux Championnats / Calendriers ;
- 3) les allocations et subventions officielles ou privées qui pourraient lui être attribuées ;
- 4) les ressources provenant directement ou indirectement des activités sportives du Karting, y compris des Championnats de la CIK-FIA.

In the "Sporting Regulations - Calendar - Championships" Working Group, 2 members will come from ASNs, 2 members will represent Manufacturers, 1 member will come from the list of CIK-FIA Championship Officials, and there could be (subject to the agenda of the meeting) 1 CIK Expert member.

In the "Technical - Homologations – Manufacturers" Working Group, 2 members will come from ASNs, 2 members will represent Manufacturers, 1 member will come from the list of CIK-FIA Championship Officials, and there could be (subject to the agenda of the meeting) 1 CIK Expert member.

The members and respective Presidents of the Working Groups are appointed annually by the CIK President.

The CIK-FIA entrusts the Working Groups with the tasks they will have to perform and examines the reports submitted by these Working Groups before drafting a proposal to the World Council. According to specific needs, the CIK-FIA reserves the possibility to set up limited ad hoc Working Groups.

Any proposal relating to safety, to circuits, to alternative energies or of a medical nature will be forwarded to the corresponding FIA Commission (Circuit, Safety, Alternative Energies or Medical) for study prior to examination by the World Council. The CIK-FIA shall appoint from among its members 1 representative to attend the meetings of the FIA Commissions in matters regarding Circuits, Safety and Alternative Energies.

Article 8 – Specialised Secretariat

Within the framework of the FIA Administration, the specialised Secretariat of the CIK-FIA is managed by an Executive Secretary appointed by the President of the FIA. Its mission is to ensure the dispatching of day-to-day matters and it implements the decisions taken by the World Council. It co-ordinates the administrative management of the CIK-FIA Working Groups and ensures liaison with the ASNs and the various organisations with which the CIK-FIA may co-operate.

In principle, requests submitted to the CIK-FIA will be processed by the competent CIK Working Group according to the nature of the request and, if applicable, in agreement with the CIK President and/or CIK Vice-President.

The Secretariat includes in particular a Technical Engineer and the personnel ensuring liaison with the ASNs, the Working Groups, the Manufacturers and the Organisers.

Article 9 – Resources

The resources for the balance of the budget of the CIK-FIA shall include in particular:

- 1) the payment of the Manufacturers' homologation fees;*
- 2) the payment by the ASNs of the Championships / Calendar registration fees;*
- 3) official or private allowances and subsidies which may be granted to it;*
- 4) resources derived directly or indirectly from Karting sporting activities, including the CIK-FIA Championships.*

ANNEXE A AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL

APPENDIX A TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE

Règlement antidopage de la FIA

SOMMAIRE

Introduction

- Art. 1 Définition du dopage
- Art. 2 Violations des règles antidopage
- Art. 3 Preuve du dopage
- Art. 4 La Liste des Interdictions
- Art. 5 Contrôles et Enquêtes
- Art. 6 Analyse des échantillons
- Art. 7 Gestion des résultats
- Art. 8 Droit à une audience équitable
- Art. 9 Annulation automatique des résultats individuels
- Art. 10 Sanctions à l'encontre des individus
- Art. 11 Conséquences dans les sports d'équipe
- Art. 12 Sanctions à l'encontre des ASN et coûts
- Art. 13 Appels
- Art. 14 Confidentialité et rapport
- Art. 15 Application et Reconnaissance des décisions
- Art. 16 Incorporation du Règlement Antidopage de la FIA par les ASN et des obligations des ASN
- Art. 17 Prescription
- Art. 18 Rapport à l'AMA par la FIA de son respect du Code
- Art. 19 Éducation
- Art. 20 Amendement et interprétation du Règlement
- Art. 21 Interprétation du Code
- Art. 22 Rôles et responsabilités additionnels du pilote et des autres Personnes

Supplément 1 – Définitions - par ordre alphabétique en FRANÇAIS

Supplément 1 – Définitions - par ordre alphabétique en ANGLAIS

Supplément 2 – A des fins éducatives uniquement – Exemples d'application de l'Article 10

Supplément 3 - Le Comité Disciplinaire Antidopage

INTRODUCTION

La Fédération Internationale de l'Automobile (ci-après la « FIA ») a adhéré au Code Mondial Antidopage (ci-après le « Code ») de l'Agence Mondiale Antidopage (ci-après l'« AMA ») le 1^{er} décembre 2010. Les principes et les dispositions obligatoires du Code ont été incorporé(s) dans le Règlement Antidopage de la FIA (ci-après le « Règlement »).

Le Règlement vise à protéger le droit fondamental des pilotes de participer à des activités sportives exemptes de dopage, et ainsi à promouvoir la santé, l'équité, l'égalité et la sécurité dans le sport automobile.

Lors du Conseil Mondial du Sport Automobile du 3 décembre 2014 à Doha, la FIA a accepté la version révisée (2015) du Code.

Le Règlement est adopté et mis en application en accord avec les responsabilités de la FIA en vertu du Code, et dans la lignée des efforts continus de la FIA pour éradiquer le dopage dans le sport.

Ce Règlement correspond à des règles sportives régissant les conditions dans lesquelles le sport doit se pratiquer. Visant à faire respecter les principes antidopage de façon globale et harmonisée, elles sont distinctes par nature des lois pénales et civiles et ne sont donc pas assujetties aux exigences et aux normes juridiques nationales applicables aux procédures pénales et civiles ni limitées par elles.

Lors de l'examen des faits et du droit applicable à un cas donné, tout tribunal, tout tribunal arbitral ou toute autre instance de jugement doit connaître et respecter la nature distincte des règles antidopage qui appliquent le Code ainsi que le fait que ces règles représentent le consensus d'un large éventail d'intervenants du monde entier quant à ce qui est nécessaire pour protéger et garantir un sport propre.

FIA anti-doping regulations

CONTENTS

Introduction

- Art. 1 Definition of doping
- Art. 2 Anti-doping rule violations
- Art. 3 Proof of doping
- Art. 4 The Prohibited List
- Art. 5 Testing and Investigations
- Art. 6 Analysis of samples
- Art. 7 Results management
- Art. 8 Right to a fair hearing
- Art. 9 Automatic *disqualification* of individual results
- Art. 10 Sanctions on individuals
- Art. 11 Consequences in Team Sports
- Art. 12 Sanctions against ASNs and assessed costs
- Art. 13 Appeals
- Art. 14 Confidentiality and reporting
- Art. 15 Application and recognition of decisions
- Art. 16 Incorporation of the FIA Anti-Doping Regulations by ASNs and obligations of ASNs
- Art. 17 Statute of limitations
- Art. 18 FIA Code compliance reports to WADA
- Art. 19 Education
- Art. 20 Amendment and interpretation of the Regulations
- Art. 21 Interpretation of the Code
- Art. 22 Additional roles and responsibilities of Drivers and other Persons

Supplement 1 – Definitions - alphabetical order in FRENCH

Supplement 1 – Definitions - alphabetical order in ENGLISH

Supplement 2 – For educational purposes only – Examples of the application of Article 10

Supplement 3 - The Anti-Doping Disciplinary Committee

INTRODUCTION

The Federation Internationale de l'Automobile (hereinafter FIA) adhered to the World Anti-Doping Code (hereinafter Code) of the World Anti-Doping Agency (hereinafter WADA) on 1 December 2010.

The principles and obligatory provisions of the Code have been incorporated into the FIA Anti-Doping Regulations (hereinafter the Regulations).

The purposes of the Regulations are to protect the Drivers' fundamental right to participate in doping-free sport and thus promote health, fairness, equality and safety in motor sport.

At the World Motor Sport Council of 3 December 2014 in Doha, the FIA accepted the revised (2015) Code.

The Regulations are adopted and implemented in accordance with the responsibilities of the FIA under the Code, and in furtherance of the FIA's continuing efforts to eradicate doping in sport.

The Regulations are sport rules governing the conditions under which sport is played. Aimed at enforcing anti-doping principles in a global and harmonised manner, they are distinct in nature from criminal and civil laws, and are not intended to be subject to or limited by any national requirements or legal standards applicable to criminal or civil proceedings.

When reviewing the facts and the law of a given case, all courts, arbitral tribunals and other adjudicating bodies should be aware of and respect the distinct nature of the Regulations implementing the Code and the fact that these rules represent the consensus of a broad spectrum of stakeholders around the world as to what is necessary to protect and ensure fair sport.

PORTÉE

Le *Règlement* s'applique à la *FIA* et à chacune de ses *ASN*. Il s'applique également aux *pilotes*, à chaque *participant* aux activités de la *FIA* ou d'une de ses *ASN*, au *personnel d'encadrement des pilotes* et autres *personnes* ci-après, qui sont réputés, à titre de condition pour leur statut de membre, leur accréditation et/ou leur participation au sport, avoir accepté le *Règlement*, et y être assujettis, et s'être soumis à la compétence des instances d'audition spécifiées à l'Article 8 et à l'Article 13 pour entendre et trancher les cas et les appels soumis en vertu du *Règlement* :

- a. tous les *pilotes* possédant une licence internationale ou une licence nationale délivrée par une *ASN* ou toute organisation membre ou affiliée à une *ASN* (y compris clubs, équipes, associations ou ligues) ;
- b. tous les *pilotes* ainsi que le *personnel d'encadrement des pilotes* qui participent à ce titre aux *épreuves*, *compétitions* et autres activités organisées, convoquées, autorisées ou reconnues par la *FIA*, ou toute *ASN*, ou toute organisation membre ou affiliée à une *ASN* (y compris clubs, équipes, associations ou ligues), où qu'elles se déroulent ; et
- c. tout autre *pilote* ou *personnel d'encadrement des pilotes* ou autre *personne* qui, en vertu d'une accréditation, d'une licence ou autre arrangement contractuel, ou autrement, est soumis(e) à la compétence de la *FIA*, ou de toute *ASN*, ou de toute organisation membre ou affiliée à toute *ASN* (y compris clubs, équipes, associations ou ligues), aux fins de la lutte contre le dopage.

Dans le groupe général de *pilotes* indiqué ci-dessus qui sont assujettis aux présentes règles antidopage et tenus de s'y conformer, les *pilotes* suivants seront considérés comme étant des *pilotes de niveau international* aux fins des règles antidopage, et donc soumis aux dispositions spécifiques desdites règles antidopage applicables aux *pilotes de niveau international* (en ce qui concerne les *contrôles*, mais également les *AUT*, les informations sur la localisation, la gestion des résultats et les appels) :

Les *pilotes* qui participent à toute *Compétition* inscrite au Calendrier Sportif International de la *FIA*.

DÉFINITIONS

Les termes définis dans le Supplément 1 apparaissent en *italique* dans le *Règlement*.

Aux fins du *Règlement* et par souci de brièveté, le pronom masculin est utilisé pour représenter une *personne* de l'un ou l'autre genre.

ARTICLE 1 – DÉFINITION DU DOPAGE

Le dopage est défini comme une ou plusieurs violations des règles antidopage énoncées aux Articles 2.1 à 2.10 du *Règlement*.

ARTICLE 2 – VIOLATIONS DES RÈGLES ANTIDOPAGE

Le but de l'Article 2 est de préciser quelles circonstances et quelles conduites constituent des violations des règles antidopage. Les audiences relatives aux cas de dopage reposeront sur l'allégation selon laquelle l'une ou plusieurs de ces règles ont été enfreintes.

Il incombe aux *pilotes* ou aux autres *personnes* de savoir ce qui constitue une violation des règles antidopage et de connaître les substances et les méthodes incluses dans la *Liste des Interdictions*.

Sont considérées comme des violations des règles antidopage :

2.1 Présence d'une substance interdite, de ses métabolites ou de ses marqueurs dans un échantillon fourni par un pilote

- 2.1.1 Il incombe à chaque *pilote* de s'assurer qu'aucune *substance interdite* ne pénètre dans son organisme. Les *pilotes* sont responsables de toute *substance interdite* ou de ses *métabolites* ou *marqueurs* dont la présence est décelée dans leurs *échantillons*. Par conséquent, il n'est pas nécessaire d'apporter la preuve de l'intention, de la *Faute*, de la négligence ou de l'*usage* conscient de la part du *pilote* pour établir une violation des règles antidopage en vertu de l'Article 2.1.

[Commentaire sur l'Article 2.1.1 : Une violation des règles antidopage est commise au sens du présent article indépendamment de la question de la faute du pilote. Cette règle a été qualifiée dans diverses décisions du TAS de

SCOPE

The *Regulations* shall apply to the *FIA* and to each of its *ASNs*. They also apply to the following *Drivers*, each *Participant* in the activities of the *FIA* or any of its *ASNs*, *Driver Support Personnel* and to any other *Persons*, each of whom is deemed, as a condition of his/her membership, its accreditation and/or its participation in the sport, to have agreed to be bound by the *Regulations*, and to have submitted to the jurisdiction of the hearing panels specified in Article 8 and Article 13 to hear and determine cases and appeals brought under the *Regulations*:

- a. all *Drivers* holding an International Licence or a National Licence issued by any *ASN* or any member or affiliate organisation of any *ASN* (including any clubs, teams, associations or leagues);
- b. all *Drivers* and *Driver Support Personnel* participating in such capacity in *Events*, *Competitions* and other activities organised, convened, authorised or recognised by the *FIA*, or any *ASN*, or any member or affiliate organisation of any *ASN* (including any clubs, teams, associations or leagues), wherever held; and
- c. any other *Driver* or *Drivers Support Personnel* or other *Person* who, by virtue of an accreditation, a licence or other contractual arrangement, or otherwise, is subject to the jurisdiction of the *FIA*, or of any *ASN*, or of any member or affiliate organisation of any *ASN* (including any clubs, teams, associations or leagues), for purposes of anti-doping.

Within the overall pool of *Drivers* who are bound by and required to comply with the *Regulations*, the following *Drivers* shall be considered to be *International-Level Drivers* for purposes of the *Regulations*, and therefore the specific provisions in the *Regulations* applicable to *International-Level Drivers* (as regards *Testing* but also as regards *TUEs*, whereabouts information, results management, and appeals) shall apply to them:

Drivers taking part in any *Competition* registered on the *FIA International Sporting Calendar*.

DÉFINITIONS

The terms defined in Supplement 1 appear in *Italics* in the *Regulations*.

For the purposes of the *Regulations*, and for the sake of brevity, the masculine pronoun is used to represent a *person* of either gender.

ARTICLE 1 – DEFINITION OF DOPING

Doping is defined as the occurrence of one or more of the anti-doping rule violations set forth in Articles 2.1 to 2.10 of the *Regulations*.

ARTICLE 2 – ANTI-DOPING RULE VIOLATIONS

The purpose of Article 2 is to specify the circumstances and conduct which constitute anti-doping rule violations. Hearings in doping cases will proceed based on the assertion that one or more of these specific rules have been violated.

Drivers or other *Persons* shall be responsible for knowing what constitutes an anti-doping rule violation and the substances and methods which have been included on the *Prohibited List*.

The following constitute anti-doping rule violations:

2.1 Presence of a Prohibited Substance or its Metabolites or Markers in a Driver's Sample

- 2.1.1 It is each *Driver's* personal duty to ensure that no *Prohibited Substance* enters his body. *Drivers* are responsible for any *Prohibited Substance* or its *Metabolites* or *Markers* found to be present in their *Samples*. Accordingly, it is not necessary that intent, *Fault*, negligence or knowing *Use* on the *Driver's* part be demonstrated in order to establish an anti-doping rule violation under Article 2.1.

[Comment to Article 2.1.1: An anti-doping rule violation is committed under this Article without regard to an *Driver's Fault*. This rule has been referred to in various decisions of the Court of Arbitration for Sport as "Strict Liability". A *Driver's Fault*

« responsabilité objective ». La faute du pilote est prise en considération pour déterminer les conséquences de cette violation des règles antidopage en vertu de l'Article 10. Ce principe a été confirmé de façon constante par le TAS.]

2.1.2 Une preuve suffisante de l'existence d'une violation d'une règle antidopage en vertu de l'Article 2.1 est établie dans les cas suivants : présence d'une substance interdite ou de ses métabolites ou marqueurs dans l'échantillon A du pilote lorsque le pilote renonce à l'analyse de l'échantillon B et que l'échantillon B n'est pas analysé ; ou, lorsque l'échantillon B est analysé et que l'analyse de l'échantillon B du pilote confirme la présence de la substance interdite ou de ses métabolites ou marqueurs décelés dans l'échantillon A du pilote ; ou lorsque l'échantillon B du pilote est réparti entre deux flacons, confirmation par l'analyse du deuxième flacon de la présence de la substance interdite ou de ses métabolites ou marqueurs détectés dans le premier flacon.

[Commentaire sur l'Article 2.1.2 : L'organisation antidopage responsable de la gestion des résultats peut décider de faire analyser l'échantillon B même si le pilote n'en demande pas l'analyse.]

2.1.3 À l'exception des substances pour lesquelles un seuil quantitatif est précisé dans la Liste des Interdictions, la présence de toute quantité d'une substance interdite ou de ses métabolites ou marqueurs dans l'échantillon fourni par un pilote constitue une violation des règles antidopage.

2.1.4 À titre d'exception à la règle générale de l'Article 2.1, la Liste des Interdictions ou les Standards Internationaux pourront prévoir des critères d'appréciation particuliers dans le cas de substances interdites pouvant également être produites de façon endogène.

2.2 **Usage ou tentative d'usage par un pilote d'une substance interdite ou d'une méthode interdite**

[Commentaire sur l'Article 2.2 : Il a toujours été possible d'établir l'usage ou la tentative d'usage d'une substance interdite ou d'une méthode interdite par tout moyen fiable. Comme l'indique le commentaire sur l'Article 3.2 et contrairement à la preuve requise pour l'établissement de la violation des règles antidopage en vertu de l'Article 2.1, l'usage ou la tentative d'usage peut être établi par d'autres moyens fiables tels que des aveux du pilote, les déclarations de témoins, une preuve documentaire, les conclusions tirées du suivi longitudinal, y compris les données recueillies dans le cadre du Passeport biologique de l'athlète, ou d'autres données analytiques qui ne satisfont pas autrement à toutes les exigences imposées pour l'établissement de la « présence » d'une substance interdite aux termes de l'Article 2.1. Par exemple, l'usage peut être établi en fonction de données analytiques fiables tirées de l'analyse d'un échantillon A (sans que l'analyse de l'échantillon B le confirme) ou de l'analyse d'un échantillon B seul lorsque l'organisation antidopage fournit une explication satisfaisante de l'absence de confirmation par l'autre échantillon.]

2.2.1 Il incombe à chaque pilote de faire en sorte qu'aucune substance interdite ne pénètre dans son organisme et qu'aucune méthode interdite ne soit utilisée. Par conséquent, il n'est pas nécessaire de démontrer l'intention, la Faute, la négligence ou l'usage conscient de la part du pilote pour établir la violation des règles antidopage pour cause d'usage d'une substance interdite ou d'une méthode interdite.

2.2.2 Le succès ou l'échec de l'usage ou de la tentative d'usage d'une substance interdite ou d'une méthode interdite n'est pas déterminant. L'usage ou la tentative d'usage de la substance interdite ou de la méthode interdite suffit pour qu'il y ait violation des règles antidopage.

[Commentaire sur l'Article 2.2.2 : La démonstration de la « tentative d'usage » d'une substance interdite ou d'une méthode interdite nécessite la preuve d'une intention en ce sens de la part du pilote. Le fait qu'il soit nécessaire dans certains cas de démontrer l'intention pour prouver cette violation des règles antidopage ne compromet en aucune façon le principe de la responsabilité objective établi en cas de violation de l'Article 2.1 ou 2.2 en lien avec l'usage d'une substance ou méthode interdite.]

L'usage par un pilote d'une substance interdite contrevient aux règles antidopage à moins que cette substance ne soit pas interdite hors compétition et que ce pilote en ait fait usage hors compétition. (Toutefois, la présence d'une substance interdite ou de ses métabolites ou marqueurs dans un prélèvement recueilli en compétition constitue une violation de l'Article 2.1, quel que soit le moment où cette substance a été administrée.)]

is taken into consideration in determining the Consequences of this anti-doping rule violation under Article 10. This principle has consistently been upheld by the Court of Arbitration for Sport.]

2.1.2 Sufficient proof of an anti-doping rule violation under Article 2.1 is established by any of the following: presence of a *Prohibited Substance* or its *Metabolites* or *Markers* in the *Driver's A Sample* where the *Driver* waives analysis of the *B Sample* and the *B Sample* is therefore not analysed; or, where the *Driver's B Sample* is analysed and the analysis of the *Driver's B Sample* confirms the presence of the *Prohibited Substance* or its *Metabolites* or *Markers* found in the *Driver's A Sample*; or, where the *Driver's B Sample* is split into two bottles and the analysis of the second bottle confirms the presence of the *Prohibited Substance* or its *Metabolites* or *Markers* found in the first bottle.

[Comment to Article 2.1.2: The Anti-Doping Organisation with results management responsibility may, at its discretion, choose to have the B Sample analysed even if the Driver does not request the analysis of the B Sample.]

2.1.3 Excepting those substances for which a quantitative threshold is specifically identified in the *Prohibited List*, the presence of any quantity of a *Prohibited Substance* or its *Metabolites* or *Markers* in an *Driver's Sample* shall constitute an anti-doping rule violation.

2.1.4 As an exception to the general rule of Article 2.1, the *Prohibited List* or the *International Standards* may establish special criteria for the evaluation of *Prohibited Substances* that can also be produced endogenously.

2.2 **Use or Attempted Use by a Driver of a Prohibited Substance or a Prohibited Method**

[Comment to Article 2.2: It has always been the case that Use or Attempted Use of a *Prohibited Substance* or *Prohibited Method* may be established by any reliable means. As noted in the Comment to Article 3.2, unlike the proof required to establish an anti-doping rule violation under Article 2.1, Use or Attempted Use may also be established by other reliable means such as admissions by the *Driver* witness statements, documentary evidence, conclusions drawn from longitudinal profiling, including data collected as part of the *Driver Biological Passport*, or other analytical information which does not otherwise satisfy all the requirements to establish "Presence" of a *Prohibited Substance* under Article 2.1. For example, Use may be established based upon reliable analytical data from the analysis of an A Sample (without confirmation from an analysis of a B Sample) or from the analysis of a B Sample alone where the Anti-Doping Organisation provides a satisfactory explanation for the lack of confirmation in the other Sample.]

2.2.1 It is each *Driver's* personal duty to ensure that no *Prohibited Substance* enters his body and that no *Prohibited Method* is Used. Accordingly, it is not necessary that intent, *Fault*, negligence or knowing Use on the *Driver's* part be demonstrated in order to establish an anti-doping rule violation for Use of a *Prohibited Substance* or a *Prohibited Method*.

2.2.2 The success or failure of the Use or Attempted Use of a *Prohibited Substance* or *Prohibited Method* is not material. It is sufficient that the *Prohibited Substance* or *Prohibited Method* was Used or Attempted to be Used for an anti-doping rule violation to be committed.

[Comment to Article 2.2.2: Demonstrating the "Attempted Use" of a *Prohibited Substance* or a *Prohibited Method* requires proof of intent on the *Driver's* part. The fact that intent may be required to prove this particular anti-doping rule violation does not undermine the Strict Liability principle established for violations of Article 2.1 and violations of Article 2.2 in respect of Use of a *Prohibited Substance* or *Prohibited Method*.]

A *Driver's* "Use" of a *Prohibited Substance* constitutes an anti-doping rule violation unless such substance is not prohibited Out-of-Competition and the *Driver's* Use takes place Out-of-Competition. (However, the presence of a *Prohibited Substance* or its *Metabolites* or *Markers* in a Sample collected In-Competition is a violation of Article 2.1 regardless of when that substance might have been administered.)]

2.3 Se soustraire au prélèvement d'un échantillon, refuser le prélèvement d'un échantillon ou ne pas se soumettre au prélèvement d'un échantillon.

Se soustraire au prélèvement d'un échantillon ou, sans justification valable, refuser le prélèvement d'un échantillon ou ne pas se soumettre au prélèvement d'un échantillon, après notification conforme au Règlement ou à toute autre règle antidopage en vigueur.

[Commentaire sur l'Article 2.3 : Par exemple, il y aurait soustraction au prélèvement d'un échantillon s'il était établi qu'un pilote a délibérément évité un Agent de Contrôle du Dopage pour se soustraire à une notification ou à un contrôle. « Ne pas se soumettre au prélèvement d'un échantillon » peut reposer sur un comportement intentionnel ou sur une négligence de la part du pilote, alors que le fait de « se soustraire » à un prélèvement ou de « refuser » un prélèvement évoque un comportement intentionnel de la part du pilote.]

2.4 Manquements aux obligations en matière de localisation

Toute combinaison de trois contrôles manqués et/ou manquements à l'obligation de transmission d'informations sur la localisation, tels que définis dans le Standard international pour les contrôles et les enquêtes, pendant une période de douze mois, par un pilote faisant partie d'un groupe cible.

2.5 Falsification ou tentative de falsification de tout élément du contrôle du dopage

Comportement préjudiciable au processus de contrôle du dopage, mais qui ne tombe pas sous la définition de méthode interdite. La falsification comprend, sans limitation, le fait de volontairement perturber ou tenter de perturber dans son travail un Agent de Contrôle du Dopage, de fournir des renseignements frauduleux à une organisation antidopage ou d'intimider ou de tenter d'intimider un témoin potentiel.

[Commentaire sur l'Article 2.5 : Par exemple, cet article interdirait le fait de modifier le code d'identification sur les formulaires de contrôle du dopage durant un contrôle, de briser le flacon de l'échantillon B au moment de l'analyse de l'échantillon B, ou d'altérer un échantillon en y ajoutant une substance étrangère.]

2.6 Possession d'une substance interdite ou d'une méthode interdite

2.6.1 La possession par un pilote en compétition d'une substance interdite ou d'une méthode interdite, ou la possession hors compétition par un pilote d'une méthode interdite ou d'une substance interdite hors compétition, à moins que le pilote n'établisse que cette possession est conforme à une Autorisation d'Usage à des fins Thérapeutiques (ci-après une « AUT ») accordée conformément à l'Article 4.4 (Usage à des fins thérapeutiques) ou ne fournisse une autre justification acceptable.

2.6.2 La possession par le personnel d'encadrement du pilote en compétition d'une substance interdite ou d'une méthode interdite, ou la possession hors compétition par le personnel d'encadrement du pilote d'une substance interdite ou d'une méthode interdite hors compétition, en relation avec un pilote, une compétition ou l'entraînement, à moins que la personne en question ne puisse établir que cette possession découle d'une AUT accordée à un pilote conformément à l'Article 4.4 (Usage à des fins thérapeutiques) ou ne fournisse une autre justification acceptable.

[Commentaire sur les Articles 2.6.1 et 2.6.2 : L'achat ou la possession d'une substance interdite en vue, par exemple, de la donner à un parent ou à un ami ne saurait être une justification acceptable, sous réserve de situations médicalement justifiées pour lesquelles cette personne possédait une ordonnance médicale, par exemple l'achat d'insuline pour un enfant diabétique.]

[Commentaire sur l'Article 2.6.2 : Une justification acceptable comprendrait, par exemple, le fait pour le médecin d'une équipe de transporter des substances interdites pour pouvoir agir en cas d'urgences aiguës.]

2.7 Trafic ou tentative de trafic de toute substance interdite ou méthode interdite

2.8 Administration ou tentative d'administration à un pilote en compétition d'une substance interdite ou d'une méthode interdite, ou administration ou tentative d'administration à un pilote hors compétition d'une substance interdite ou d'une méthode interdite dans le cadre de contrôles hors compétition.

2.3 Evading, Refusing or Failing to Submit to Sample Collection

Evading Sample collection, or without compelling justification refusing or failing to submit to Sample collection after notification as authorised in the Regulations or other applicable anti-doping rules.

[Comment to Article 2.3: For example, it would be an anti-doping rule violation of "evading Sample collection" if it were established that a Driver was deliberately avoiding a Doping Control official to evade notification or Testing. A violation of "failing to submit to Sample collection" may be based on either intentional or negligent conduct of the Driver, while "evading" or "refusing" Sample collection contemplates intentional conduct by the Driver.]

2.4 Whereabouts Failures

Any combination of three missed tests and/or filing failures, as defined in the International Standard for Testing and Investigations, within a twelve-month period by a Driver in a Registered Testing Pool.

2.5 Tampering or Attempted Tampering with any part of a Doping Control

Conduct which subverts the Doping Control process but which would not otherwise be included in the definition of Prohibited Methods. Tampering shall include, without limitation, intentionally interfering or attempting to interfere with a Doping Control Official, providing fraudulent information to an Anti-Doping Organisation, or intimidating or attempting to intimidate a potential witness.

[Comment to Article 2.5: For example, this Article would prohibit altering identification numbers on a Doping Control form during Testing, breaking the B bottle at the time of B Sample analysis, or altering a Sample by the addition of a foreign substance.]

2.6 Possession of a Prohibited Substance or a Prohibited Method

2.6.1 Possession by a Driver In-Competition of any Prohibited Substance or any Prohibited Method, or Possession by a Driver Out-of-Competition of any Prohibited Substance or any Prohibited Method which is prohibited Out-of-Competition unless the Driver establishes that the Possession is consistent with a Therapeutic Use Exemption (hereinafter TUE) granted in accordance with Article 4.4 (Therapeutic Use) or provides another acceptable justification.

2.6.2 Possession by a Driver Support Person In-Competition of any Prohibited Substance or any Prohibited Method, or Possession by a Driver Support Person Out-of-Competition of any Prohibited Substance or any Prohibited Method which is prohibited Out-of-Competition, in connection with a Driver, Competition or training, unless the Driver Support Person establishes that the Possession is consistent with a TUE granted to a Driver in accordance with Article 4.4 (Therapeutic Use) or provides another acceptable justification.

[Comment to Articles 2.6.1 and 2.6.2: Acceptable justification would not include, for example, buying or Possessing a Prohibited Substance for the purpose of giving it to a friend or relative, except under justifiable medical circumstances where that Person had a physician's prescription, e.g. buying Insulin for a diabetic child.]

[Comment to Article 2.6.2: Acceptable justification would include, for example, a team doctor carrying Prohibited Substances for dealing with acute and emergency situations.]

2.7 Trafficking or Attempted Trafficking in any Prohibited Substance or Prohibited Method

2.8 Administration or Attempted Administration to any Driver In-Competition of any Prohibited Substance or Prohibited Method, or Administration or Attempted Administration to any Driver Out-of-Competition of any Prohibited Substance or any Prohibited Method that is prohibited Out-of-Competition.

2.9 Complicité

Assistance, incitation, aide, contribution, conspiration, dissimulation ou toute autre forme de complicité intentionnelle impliquant une violation des règles antidopage, une tentative de violation des règles antidopage ou une violation de l'Article 10.12.1 par une autre personne.

2.10 Association interdite

Association, à titre professionnel ou sportif, entre un pilote ou une autre personne soumise à l'autorité d'une organisation antidopage, et un membre du personnel d'encadrement du pilote qui :

- 2.10.1** s'il relève de l'autorité d'une organisation antidopage, purge une période de suspension ; ou
- 2.10.2** s'il ne relève pas de l'autorité d'une organisation antidopage, lorsqu'une suspension n'a pas été imposée dans un processus de gestion des résultats conformément au Code, a été condamné ou reconnu coupable, dans une procédure pénale, disciplinaire ou professionnelle, d'avoir adopté un comportement qui aurait constitué une violation des règles antidopage si des règles conformes au Code avaient été applicables à cette personne. Le statut disqualifiant de ladite personne sera en vigueur pendant six ans à compter de la décision pénale, professionnelle ou disciplinaire ou pendant la durée de la sanction pénale, disciplinaire ou professionnelle imposée, selon celle de ces deux périodes qui sera la plus longue ; ou
- 2.10.3** sert de couverture ou d'intermédiaire pour un individu décrit aux Articles 2.10.1 ou 2.10.2.

Pour que cette disposition s'applique, il est nécessaire que le pilote ou l'autre personne ait été préalablement notifié(e) par écrit par une organisation antidopage ayant juridiction sur le pilote ou l'autre personne, ou par l'AMA, du statut disqualifiant du membre du personnel d'encadrement du pilote et de la conséquence potentielle de l'association interdite ; et que le pilote ou l'autre personne puisse raisonnablement éviter l'association. L'organisation antidopage fera également les efforts appropriés pour signaler à la personne de l'encadrement du pilote faisant l'objet de la notification au pilote ou à l'autre personne que cette personne de l'encadrement du pilote dispose de 15 jours pour contacter l'organisation antidopage en vue d'expliquer que les critères décrits aux Articles 2.10.1 et 2.10.2 ne s'appliquent pas à lui. (Nonobstant l'Article 17, le présent article s'applique même si la conduite disqualifiante du personnel d'encadrement du pilote s'est produite avant la date d'entrée en vigueur prévue à l'Article 20.8).

Il incombera au pilote ou à l'autre personne d'établir que l'association avec le personnel d'encadrement du pilote décrite aux Articles 2.10.1 ou 2.10.2 ne revêt pas un caractère professionnel ou sportif.

Les organisations antidopage qui ont connaissance de personnel d'encadrement du pilote répondant aux critères décrits aux Articles 2.10.1, 2.10.2 ou 2.10.3 soumettront ces informations à l'AMA.

[Commentaire sur l'Article 2.10 : Les pilotes et les autres personnes sont tenus de ne pas travailler avec des entraîneurs, des soigneurs, des médecins ou tout autre personnel d'encadrement du pilote qui sont suspendus pour violation des règles antidopage ou qui ont été condamnés pénalement ou ont subi une sanction disciplinaire professionnelle en lien avec le dopage. L'association interdite comprend par exemple le fait d'obtenir des conseils pour l'entraînement, la stratégie, la technique, l'alimentation ou sur le plan médical; le fait d'obtenir une thérapie, un traitement ou des ordonnances; le fait de fournir des échantillons corporels pour analyse ; ou le fait d'autoriser le membre du personnel d'encadrement du pilote à servir d'agent ou de représentant. L'association interdite n'implique pas obligatoirement une forme de rémunération.]

ARTICLE 3 – PREUVE DU DOPAGE**3.1 Charges et Degré de Preuves**

La charge de la preuve incombera à la FIA qui devra établir la violation du Règlement.

2.9 Complicity

Assisting, encouraging, aiding, abetting, conspiring, covering up or any other type of intentional complicity involving an anti-doping rule violation, Attempted anti-doping rule violation or violation of Article 10.12.1 by another Person.

2.10 Prohibited Association

Association by a Driver or other Person subject to the authority of an Anti-Doping Organisation in a professional or sport-related capacity with any Driver Support Person who:

- 2.10.1** if subject to the authority of an Anti-Doping Organisation, is serving a period of Ineligibility; or
- 2.10.2** if not subject to the authority of an Anti-Doping Organisation and where Ineligibility has not been addressed in a results management process pursuant to the Code, has been convicted or found in criminal, disciplinary or professional proceedings to have engaged in conduct which would have constituted a violation of anti-doping rules if Code-compliant rules had been applicable to such Person. The disqualifying status of such Person shall be in force for six years from the criminal, professional or disciplinary decision or for the duration of the criminal, disciplinary or professional sanction imposed, whichever is the longer; or
- 2.10.3** is serving as a front or intermediary for an individual described in Article 2.10.1 or 2.10.2.

In order for this provision to apply, it is necessary that the Driver or other Person has previously been advised in writing by an Anti-Doping Organisation with jurisdiction over the Driver or other Person, or by WADA, of the Driver Support Person's disqualifying status and the potential Consequence of prohibited association and that the Driver or other Person can reasonably avoid the association. The Anti-Doping Organisation shall also use reasonable efforts to advise the Driver Support Person who is the subject of the notice to the Driver or other Person that the Driver Support Person may, within 15 days, come forward to the Anti-Doping Organisation to explain that the criteria described in Articles 2.10.1 and 2.10.2 do not apply to him. (Notwithstanding Article 17, this Article applies even when the Driver Support Person's disqualifying conduct occurred prior to the effective date provided in Article 20.8).

The burden shall be on the Driver or other Person to establish that any association with Driver Support Personnel described in Article 2.10.1 or 2.10.2 is not in a professional or sport-related capacity.

Anti-Doping Organisations that are aware of Driver Support Personnel who meet the criteria described in Article 2.10.1, 2.10.2, or 2.10.3 shall submit that information to WADA.

[Comment to Article 2.10: Drivers and other Persons must not work with coaches, trainers, physicians or other Driver Support Personnel who are Ineligible on account of an anti-doping rule violation or who have been criminally convicted or professionally disciplined in relation to doping. Some examples of the types of association which are prohibited include: obtaining training, strategy, technique, nutrition or medical advice; obtaining therapy, treatment or prescriptions; providing any bodily products for analysis; or allowing the Driver Support Person to serve as an agent or representative. Prohibited association does not need to involve any form of compensation.]

ARTICLE 3 – PROOF OF DOPING**3.1 Burdens and Standards of Proof**

The FIA shall have the burden of establishing that a violation of the Regulations has occurred.

Le degré de preuve auquel la FIA est astreinte consiste à établir la violation des règles antidopage à la satisfaction de l'instance de jugement, qui appréciera la gravité de l'allégation. Le degré de preuve, dans tous les cas, devra être plus important qu'une simple prépondérance des probabilités, mais moindre qu'une preuve au-delà du doute raisonnable. Lorsqu'en application du Règlement, un pilote ou toute autre personne présumé(e) avoir commis une violation des règles antidopage à la charge de renverser la présomption ou d'établir des circonstances ou des faits spécifiques, le degré de preuve sera établi par la prépondérance des probabilités.

[Commentaire sur l'Article 3.1 : Le degré de preuve auquel doit se conformer la FIA ou l'ASN est comparable à la norme appliquée dans la plupart des pays dans les cas de faute professionnelle.]

3.2 Méthodes d'Établissement des Faits et Présomptions

Les faits liés aux violations du Règlement peuvent être établis par tout moyen fiable, y compris des aveux. Les règles suivantes en matière de preuve seront appliquées en cas de dopage :

[Commentaire sur l'Article 3.2 : Par exemple, la FIA peut établir une violation des règles antidopage aux termes de l'Article 2.2 sur la foi des aveux du pilote, du témoignage crédible de tierces personnes, de preuves documentaires fiables, de données analytiques fiables tirées d'un échantillon A ou B conformément aux commentaires sur l'Article 2.2, ou de conclusions tirées du profil correspondant à une série d'échantillons de sang ou d'urine du pilote, telles que des données provenant du Passeport biologique de l'athlète.]

3.2.1 Les méthodes d'analyse ou les limites de décisions approuvées par l'AMA, après avoir été soumises à une consultation au sein de la communauté scientifique et à un « peer review », sont présumées scientifiquement valables. Tout pilote ou toute autre personne cherchant à renverser cette présomption de validité scientifique devra, en préalable à toute contestation, informer l'AMA de la contestation et de ses motifs. De sa propre initiative, le Tribunal Arbitral du Sport (ci-après le « TAS ») pourra informer l'AMA de cette contestation. À la demande de l'AMA, la formation arbitrale du TAS désignera un expert scientifique qualifié afin d'aider la formation arbitrale à évaluer cette contestation. Dans les 10 jours à compter de la réception de cette notification par l'AMA et de la réception par l'AMA du dossier du TAS, l'AMA aura également le droit d'intervenir en tant que partie, de comparaître en qualité d'amicus curiae ou de soumettre tout autre élément dans la procédure.

3.2.2 Les laboratoires accrédités par l'AMA et les autres laboratoires approuvés par l'AMA sont présumés avoir effectué l'analyse des échantillons et respecté les procédures de la chaîne de sécurité conformément au *Standard International* pour les Laboratoires. Le pilote ou l'autre personne pourra renverser cette présomption en démontrant qu'un écart par rapport au *Standard International* pour les Laboratoires est survenu et pourrait raisonnablement avoir causé le résultat d'analyse anormal.

Si le pilote ou l'autre personne parvient à renverser la présomption en démontrant qu'un écart par rapport au *Standard International* pour les Laboratoires est survenu et pourrait raisonnablement avoir causé le résultat d'analyse anormal, il incombera à la FIA de démontrer que cet écart n'est pas à l'origine du résultat d'analyse anormal.

[Commentaire sur l'Article 3.2.2 : La charge de la preuve revient au pilote ou à l'autre personne, qui doit démontrer, par la prépondérance des probabilités, qu'il y a eu un écart par rapport au *Standard International* pour les laboratoires raisonnablement susceptible d'avoir causé le résultat d'analyse anormal. Si le pilote ou l'autre personne y parvient, il revient alors à la FIA de démontrer, à la satisfaction de l'instance d'arbitrage, que cet écart n'a pas causé le résultat d'analyse anormal.]

3.2.3 Tout écart par rapport à tout autre *Standard International* ou à toute autre règle ou principe antidopage énoncés dans le Code ou le Règlement qui n'a engendré ni de résultat d'analyse anormal, ni d'autres violations du Règlement, n'invalidera pas lesdites preuves ou résultats. Si le pilote ou l'autre personne établit qu'un écart par rapport à tout autre *Standard International* ou à toute autre règle ou principe antidopage est raisonnablement susceptible

The standard of proof shall be whether the FIA has established an anti-doping rule violation to the comfortable satisfaction of the hearing panel bearing in mind the seriousness of the allegation which is made. This standard of proof in all cases is greater than a mere balance of probability but less than proof beyond a reasonable doubt. Where the Regulations place the burden of proof upon the Driver or other Person alleged to have committed an anti-doping rule violation to rebut a presumption or establish specified facts or circumstances, the standard of proof shall be by a balance of probability.

[Comment to Article 3.1: This standard of proof required to be met by the FIA or the ASN is comparable to the standard which is applied in most countries to cases involving professional misconduct.]

3.2 Methods of Establishing Facts and Presumptions

Facts related to violations of the Regulations may be established by any reliable means, including admissions. The following rules of proof shall be applicable in doping cases:

[Comment to Article 3.2: For example, the FIA may establish an anti-doping rule violation under Article 2.2 based on the Driver's admissions, the credible testimony of third Persons, reliable documentary evidence, reliable analytical data from either an A or B Sample as provided in the Comments to Article 2.2, or conclusions drawn from the profile of a series of the Driver's blood or urine Samples, such as data from the Driver Biological Passport.]

3.2.1 Analytical methods or decision limits approved by WADA after consultation within the relevant scientific community and which have been the subject of peer review are presumed to be scientifically valid. Any Driver or other Person seeking to rebut this presumption of scientific validity shall, as a condition precedent to any such challenge, first notify WADA of the challenge and the basis of the challenge. The Court of Arbitration for Sport (hereinafter CAS) on its own initiative may also inform WADA of any such challenge. At WADA's request, the CAS panel shall appoint an appropriate scientific expert to assist the panel in its evaluation of the challenge. Within 10 days of WADA's receipt of such notice, and WADA's receipt of the CAS file, WADA shall also have the right to intervene as a party, appear amicus curiae, or otherwise provide evidence in such proceeding.

3.2.2 WADA-accredited laboratories, and other laboratories approved by WADA, are presumed to have conducted Sample analysis and custodial procedures in accordance with the International Standard for Laboratories. The Driver or other Person may rebut this presumption by establishing that a departure from the International Standard for Laboratories occurred which could reasonably have caused the Adverse Analytical Finding.

If the Driver or other Person rebuts the preceding presumption by showing that a departure from the International Standard for Laboratories occurred which could reasonably have caused the Adverse Analytical Finding, then the FIA shall have the burden of establishing that such departure did not cause the Adverse Analytical Finding.

[Comment to Article 3.2.2: The burden is on the Driver or other Person to establish, by a balance of probability, a departure from the International Standard for Laboratories that could reasonably have caused the Adverse Analytical Finding. If the Driver or other Person does so, the burden shifts to the FIA to prove to the comfortable satisfaction of the hearing panel that the departure did not cause the Adverse Analytical Finding.]

3.2.3 Departures from any other International Standard or other anti-doping rule or policy set forth in the Code or the Regulations which did not cause an Adverse Analytical Finding or other violations of the Regulations shall not invalidate such evidence or results. If the Driver or other Person establishes a departure from another International Standard or other anti-doping rule or policy which could reasonably have caused an anti-doping rule violation

d'avoir causé une violation des règles d'antidopage sur la base d'un *résultat d'analyse anormal* constaté ou l'autre violation du *Règlement*, alors la *FIA* aura la charge d'établir que cet écart n'est pas à l'origine du *résultat d'analyse anormal* ou des faits à l'origine de la violation du *Règlement*.

based on an *Adverse Analytical Finding* or other violation of the *Regulations*, then the *FIA* shall have the burden of establishing that such departure did not cause the *Adverse Analytical Finding* or the factual basis for the violation of the *Regulations*.

3.2.4 Les faits établis par une décision d'un tribunal étatique ou d'un tribunal disciplinaire professionnel compétent qui n'est pas l'objet d'un appel en cours constituent une preuve irréfutable des faits à l'encontre du *pilote* ou de l'autre *personne visé(e)* par la décision, à moins que le *pilote* ou l'autre *personne* n'établisse que la décision viole les principes de justice naturelle.

3.2.4 The facts established by a decision of a civil court or professional disciplinary tribunal of competent jurisdiction which is not the subject of a pending appeal shall be irrefutable evidence of those facts against the *Driver* or other *Person* to whom the decision pertained, unless the *Driver* or other *Person* establishes that the decision violates principles of natural justice.

3.2.5 L'instance de jugement peut, dans le cadre d'une audience relative à une violation des règles antidopage, tirer des conclusions défavorables au *pilote* ou à l'autre *personne* qui est accusé(e) d'une violation des règles antidopage en se fondant sur le refus du *pilote* ou de cette autre *personne*, malgré une demande dûment présentée dans un délai raisonnable avant l'audience, de comparaître (en personne ou par téléphone, selon les instructions de l'instance de jugement) et de répondre aux questions de l'instance de jugement ou de l'organisation antidopage examinant la violation du *Règlement*.

3.2.5 The hearing panel in a hearing on an anti-doping rule violation may draw an inference adverse to the *Driver* or other *Person* who is asserted to have committed an anti-doping rule violation based on the *Driver's* or other *Person's* refusal, after a request made a reasonable time in advance of the hearing, to attend the hearing (either in person or by telephone as directed by the hearing panel) and to answer questions either from the hearing panel or from the *Anti-Doping Organisation* asserting the violation of the *Regulations*.

ARTICLE 4 – LA LISTE DES INTERDICTIONS

ARTICLE 4 – THE PROHIBITED LIST

4.1 Inclusion de la Liste des Interdictions

Le présent *Règlement* inclut la *Liste des Interdictions* qui est publiée et mise à jour par l'AMA conformément aux modalités de l'Article 4.1 du Code.

4.1 Incorporation of the Prohibited List

These *Regulations* incorporate the *Prohibited List*, which is published and revised by WADA as described in Article 4.1 of the Code.

[Commentaire sur l'Article 4.1 : La *Liste des Interdictions* en vigueur est disponible sur le site web de l'AMA à l'adresse www.wada-ama.org.]

[Comment to Article 4.1: The current *Prohibited List* is available on WADA's website at www.wada-ama.org.]

4.2 Substances interdites et méthodes interdites figurant dans la Liste des Interdictions

4.2 Prohibited Substances and Prohibited Methods identified on the Prohibited List

4.2.1 Substances interdites et méthodes interdites

4.2.1 Prohibited Substances and Prohibited Methods

A moins de dispositions contraires dans la *Liste des interdictions* ou l'une de ses mises à jour, la *Liste des Interdictions* et ses mises à jour entreront en vigueur aux termes du présent *Règlement* trois mois après leur publication par l'AMA, sans autre formalité requise de la part de la *FIA* ou des ASN. Tous les *pilotes* et les autres *personnes* seront tenus de respecter la *Liste des Interdictions* et ses mises à jour à compter de la date de leur entrée en vigueur, sans autre formalité. Il est de la responsabilité de tous les *pilotes* et des autres *personnes* de prendre connaissance de la dernière version de la *Liste des Interdictions* ou de ses mises à jour.

Unless provided otherwise in the *Prohibited List* and/or a revision, the *Prohibited List* and revisions shall go into effect under these *Regulations* three months after publication by WADA, without requiring any further action by the *FIA* or the ASNs. All *Drivers* and other *Persons* shall be bound by the *Prohibited List*, and any revisions thereto, from the date they go into effect, without further formality. It is the responsibility of all *Drivers* and other *Persons* to familiarize themselves with the most up-to-date version of the *Prohibited List* and all revisions thereto.

4.2.2 Substances spécifiées

Aux fins de l'application de l'Article 7.9 (*Suspensions provisoires*) et de l'Article 10 (*Sanctions à l'encontre des individus*), toutes les *substances interdites* sont des « *substances spécifiées* », sauf :

4.2.2 Specified Substances

For purposes of the application of Article 7.9 (*Provisional Suspensions*) and Article 10 (*Sanctions on Individuals*), all *Prohibited Substances* shall be "*Specified Substances*" except for:

- les substances appartenant aux classes des agents anabolisants et des hormones, et
- les stimulants et les antagonistes hormonaux et modulateurs identifiés comme tels dans la *Liste des Interdictions*.

- substances in the classes of anabolic agents and hormones; and
- those stimulants and hormone antagonists and modulators so identified on the *Prohibited List*.

La catégorie des *substances spécifiées* n'englobe pas la catégorie des *méthodes interdites*.

The category of *Specified Substances* shall not include *Prohibited Methods*.

[Commentaire sur l'Article 4.2.2 : Les *substances spécifiées* mentionnées à l'Article 4.2.2 ne doivent en aucune manière être considérées comme moins importantes ou moins dangereuses que les autres *substances dopantes*. Il s'agit seulement de substances qui sont plus susceptibles d'avoir été consommées par un *pilote* à d'autres fins que l'amélioration de la performance sportive.]

[Comment to Article 4.2.2: The *Specified Substances* identified in Article 4.2.2 should not in any way be considered less important or less dangerous than other doping substances. Rather, they are simply substances which are more likely to have been consumed by a *Driver* for a purpose other than the enhancement of sport performance.]

4.3 Détermination par l'AMA de la Liste des Interdictions

La décision de l'AMA d'inclure des *substances interdites* et des *méthodes interdites* dans la *Liste des Interdictions*, la classification des substances au sein de classes particulières dans la *Liste des Interdictions* et la classification de la substance comme étant interdite en tout temps ou uniquement en compétition sont finales et ne pourront pas faire l'objet d'un appel par un *pilote* ou toute autre *personne* qui invoquerait que la substance ou méthode

4.3 WADA's determination of the Prohibited List

WADA's determination of the *Prohibited Substances* and *Prohibited Methods* that will be included on the *Prohibited List*, the classification of substances into categories on the *Prohibited List*, and the classification of a substance as prohibited at all times or *In-Competition* only, is final and shall not be subject to challenge by a *Driver* or other *Person* based on an argument that the substance or method was not a masking agent or did not have

n'est pas un agent masquant, n'a pas le potentiel d'améliorer la performance sportive, ne présente pas de risque pour la santé ou n'est pas contraire à l'esprit sportif.

4.4 Autorisation d'Usage à des fins thérapeutiques (AUT)

4.4.1 La présence d'une substance interdite ou de ses métabolites ou marqueurs et/ou l'usage ou la tentative d'usage, la possession ou l'administration ou la tentative d'administration d'une substance interdite ou d'une méthode interdite ne seront pas considérés comme une violation des règles antidopage s'ils sont compatibles avec les dispositions d'une AUT délivrée en conformité avec le *Standard international* pour les autorisations d'usage à des fins thérapeutiques.

4.4.2 Si un pilote de niveau international utilise une substance interdite ou une méthode interdite pour des raisons thérapeutiques :

4.4.2.1 Lorsque le pilote possède déjà une AUT délivrée par son organisation nationale antidopage pour la substance ou méthode en question, cette AUT n'est pas automatiquement valable pour les compétitions de niveau international. Cependant, le pilote peut s'adresser à la FIA en vue de la reconnaissance de cette AUT, conformément à l'Article 7 du *Standard international* pour les autorisations d'Usage à des fins thérapeutiques. La demande doit être accompagnée d'une copie de l'AUT et du formulaire de demande d'AUT d'origine et du dossier qui justifie la demande. Une version anglaise ou française du dossier doit être mise à la disposition de la FIA.

Si cette AUT remplit les critères stipulés par le *Standard international* pour les autorisations d'Usage à des fins thérapeutiques, la FIA sera tenue de la reconnaître également aux fins de la compétition de niveau international. Si la FIA considère que l'AUT ne remplit pas ces critères et refuse donc de la reconnaître, la FIA en notifiera sans délai le pilote ainsi que son organisation nationale antidopage en indiquant les motifs. Le pilote et l'organisation nationale antidopage disposeront de 21 jours à compter de cette notification pour soumettre la question à l'AMA pour examen aux termes de l'Article 4.5.7. Si la question est soumise à l'AMA pour examen, l'AUT délivrée par l'organisation nationale antidopage reste valable pour les compétitions de niveau national et pour les contrôles hors compétition (mais n'est pas valable pour les compétitions de niveau international) dans l'attente de la décision de l'AMA. Si la question n'est pas soumise à l'AMA pour examen, l'AUT cesse d'être valable dans tous les cas à l'expiration du délai d'examen de 21 jours.

[Commentaire sur l'Article 4.4.2.1 : Conformément aux Articles 5.6 et 7.1(a) du *Standard international* pour les autorisations d'Usage à des fins thérapeutiques, la FIA peut signaler sur son site web qu'elle reconnaît automatiquement les décisions en matière d'AUT (ou certaines catégories de décisions, par ex. celles concernant des méthodes ou substances spécifiques) prises par des organisations nationales antidopage. Si l'AUT du pilote appartient à une catégorie d'AUT automatiquement reconnues, le pilote n'aura pas besoin de solliciter la reconnaissance de cette AUT auprès de la FIA.]

Si la FIA refuse de reconnaître une AUT délivrée par une organisation nationale antidopage au seul motif que des dossiers médicaux ou d'autres informations requis pour démontrer que les critères figurant dans le *Standard international* pour les autorisations d'Usage à des fins thérapeutiques font défaut, la question ne doit pas être soumise à l'AMA. En revanche, le dossier doit être complété et soumis à nouveau à la FIA.]

4.4.2.2 Si le pilote ne possède pas déjà une AUT délivrée par son organisation nationale antidopage pour la substance ou méthode en question, le pilote doit s'adresser directement à la FIA pour obtenir une AUT conformément au processus indiqué dans le *Standard international* pour les Autorisations d'Usage à des fins Thérapeutiques.

Une demande d'AUT soumise à la FIA ne sera considérée qu'après réception d'un formulaire de demande dûment complété qui doit inclure tous les documents pertinents en anglais et en français (le formulaire de demande et la liste des documents pertinents sont disponibles sur le site Internet de la FIA www.fia.com/tue).

Si la FIA rejette la demande du pilote, elle doit en notifier le pilote sans délai en indiquant les motifs. Si la FIA accorde la demande

the potential to enhance performance, represent a health risk or violate the spirit of sport.

4.4 Therapeutic Use Exemptions (TUEs)

4.4.1 The presence of a Prohibited Substance or its Metabolites or Markers, and/or the Use or Attempted Use, Possession or Administration or Attempted Administration of a Prohibited Substance or Prohibited Method, shall not be considered an anti-doping rule violation if it is consistent with the provisions of a TUE granted in accordance with the *International Standard for Therapeutic Use Exemptions*.

4.4.2 If an International-Level Driver is using a Prohibited Substance or a Prohibited Method for therapeutic reasons:

4.4.2.1 Where the Driver already has a TUE granted by his National Anti-Doping Organisation for the substance or method in question, that TUE is not automatically valid for international-level Competitions. However, the Driver may apply to the FIA to recognise that TUE, in accordance with Article 7 of the *International Standard for Therapeutic Use Exemptions*. The request shall be accompanied by a copy of the TUE and the original TUE application form and supporting materials. An English or French version of the dossier shall be made available to the FIA.

If that TUE meets the criteria set out in the *International Standard for Therapeutic Use Exemptions*, then the FIA shall recognise it for purposes of international-level Competitions as well. If the FIA considers that the TUE does not meet those criteria and so refuses to recognise it, the FIA shall notify the Driver and his National Anti-Doping Organisation promptly, with reasons. The Driver and the National Anti-Doping Organisation shall have 21 days from such notification to refer the matter to WADA for review in accordance with Article 4.5.7. If the matter is referred to WADA for review, the TUE granted by the National Anti-Doping Organisation remains valid for national-level Competition and Out-of-Competition Testing (but is not valid for international-level Competitions) pending WADA's decision. If the matter is not referred to WADA for review, the TUE becomes invalid for any purpose when the 21-day review deadline expires.

[Comment to Article 4.4.2.1: Further to Articles 5.6 and 7.1(a) of the *International Standard for Therapeutic Use Exemptions*, the FIA may publish notice on its website that it will automatically recognize TUE decisions [or categories of such decisions, e.g., as to particular substances or methods] made by National Anti-Doping Organisations. If a Driver's TUE falls into a category of automatically recognized TUEs, then he does not need to apply to the FIA for recognition of that TUE.]

If the FIA refuses to recognise a TUE granted by a National Anti-Doping Organisation only because medical records or other information are missing that are needed to demonstrate satisfaction of the criteria in the *International Standard for Therapeutic Use Exemptions*, the matter should not be referred to WADA. Instead, the file should be completed and re-submitted to the FIA.]

4.4.2.2 If the Driver does not already have a TUE granted by his National Anti-Doping Organisation for the substance or method in question, the Driver must apply directly to the FIA for a TUE in accordance with the process set out in the *International Standard for Therapeutic Use Exemptions*.

A request for a TUE submitted to the FIA will only be considered upon receipt of a completed application form that must include all relevant documents in an English or French version (this application form and the description of the relevant documents are available on www.fia.com/tue).

If the FIA denies the Driver's application, it must notify the Driver promptly, with reasons. If the FIA grants the Driver's application,

du pilote, elle doit en notifier non seulement le pilote, mais aussi son organisation nationale antidopage par le biais d'ADAMS. Si l'organisation nationale antidopage considère que l'AUT ne remplit pas les critères énoncés dans le Standard international pour les Autorisations d'Usage à des fins Thérapeutiques, elle dispose de 21 jours à compter de ladite notification pour soumettre le cas à l'AMA pour examen aux termes de l'Article 4.4.6.

Si l'organisation nationale antidopage soumet le cas devant l'AMA pour examen, l'AUT délivrée par la FIA reste valable pour les contrôles de niveau international en compétition et hors compétition (mais n'est pas valable pour les compétitions de niveau national) dans l'attente de la décision de l'AMA. Si l'organisation nationale antidopage ne soumet pas le cas à l'AMA pour examen, l'AUT délivrée par la FIA devient valable également pour les compétitions de niveau national à l'expiration du délai d'examen de 21 jours.

[Commentaire sur l'Article 4.4.2 : La FIA peut convenir avec une organisation nationale antidopage que l'organisation nationale antidopage étudiera les demandes d'AUT pour le compte de la FIA.]

4.4.3 Si la FIA choisit de contrôler un pilote qui n'est pas un pilote de niveau international, la FIA est tenue de reconnaître une AUT délivrée à ce pilote par son organisation nationale antidopage. Si la FIA choisit de contrôler un pilote qui n'est pas un pilote de niveau international ou un pilote de niveau national, la FIA autorisera ce pilote à demander une AUT à titre rétroactif pour toute substance interdite ou méthode interdite utilisée à des fins thérapeutiques.

4.4.4 Toute demande adressée à la FIA en vue de la délivrance ou de la reconnaissance d'une AUT doit être effectuée dès que la nécessité s'en fait sentir et en tout état de cause (sauf en cas d'urgence ou de situation exceptionnelle ou lorsque l'Article 4.3 du Standard international pour l'Autorisation d'Usage à des fins Thérapeutiques s'applique) au moins 30 jours avant la prochaine compétition du pilote. La FIA désignera un groupe de personnes chargées d'étudier les demandes de délivrance ou de reconnaissance d'une AUT (le «comité AUT»). Le comité AUT évaluera les demandes et se prononcera sans tarder conformément aux dispositions applicables du Standard international pour l'Autorisation d'Usage à des fins Thérapeutiques. Sa décision sera la décision finale de la FIA et elle sera communiquée à l'AMA et aux autres organisations antidopage compétentes, y compris l'organisation nationale antidopage du pilote, par le biais d'ADAMS, conformément au Standard International pour les Autorisations d'Usage à des fins Thérapeutiques.

[Commentaire sur l'Article 4.4.4 : La soumission d'informations erronées ou délibérément incomplètes pour soutenir une demande d'AUT (y compris, mais pas exclusivement, le fait de ne pas signaler le refus d'une demande antérieure d'une telle AUT auprès d'une autre organisation antidopage) peut être considérée comme constitutive d'une falsification ou tentative de falsification au sens de l'Article 2.5.]

Un pilote ne doit pas supposer a priori que sa demande de délivrance ou de reconnaissance d'AUT (ou de prolongation d'une AUT) sera accordée. Tout usage ou toute possession ou administration d'une substance interdite ou d'une méthode interdite avant qu'une demande ait été accordée se fait entièrement aux risques et périls du pilote.]

4.4.5 Expiration, annulation, retrait ou renversement d'une AUT

4.4.5.1 Toute AUT délivrée conformément au Règlement :

- vient automatiquement à expiration à la fin de la période pour laquelle elle a été délivrée, sans qu'aucune autre notification ni formalité ne soit nécessaire ;
- peut être annulée si le pilote ne se conforme pas sans délai aux exigences ou conditions imposées par le comité AUT lors de la délivrance de l'AUT ;
- peut être retirée par le comité AUT s'il est établi par la suite que les critères de délivrance de l'AUT n'étaient en réalité pas satisfaits ; ou
- peut être renversée lors de l'examen par l'AMA ou en appel.

4.4.5.2 Dans un tel cas, le pilote ne sera pas soumis aux conséquences

it shall notify not only the Driver but also his/her National Anti-Doping Organisation through ADAMS. If the National Anti-Doping Organisation considers that the TUE granted by the FIA does not meet the criteria set out in the International Standard for Therapeutic Use Exemptions, it has 21 days from such notification to refer the matter to WADA for review in accordance with Article 4.4.6.

If the National Anti-Doping Organisation refers the matter to WADA for review, the TUE granted by the FIA remains valid for international-level In-Competition and Out-of-Competition Testing (but is not valid for national-level Competitions) pending WADA's decision. If the National Anti-Doping Organisation does not refer the matter to WADA for review, the TUE granted by the FIA becomes valid for national-level Competitions as well when the 21-day review deadline expires.

[Comment to Article 4.4.2: The FIA may agree with a National Anti-Doping Organisation that the National Anti-Doping Organisation will consider TUE applications on behalf of the FIA.]

4.4.3 If the FIA chooses to test a Driver who is not an International-Level Driver, the FIA shall recognise a TUE granted to that Driver by his National Anti-Doping Organisation. If the FIA chooses to test a Driver who is not an International-Level or a National-Level Driver, the FIA shall permit that Driver to apply for a retroactive TUE for any Prohibited Substance or Prohibited Method that he is using for therapeutic reasons.

4.4.4 An application to the FIA for grant or recognition of a TUE must be made as soon as the need arises and in any Event (save in emergency or exceptional situations or where Article 4.3 of the International Standard for Therapeutic Use Exemptions applies) at least 30 days before the Driver's next Competition. The FIA shall appoint a panel to consider applications for the grant or recognition of TUEs (the "TUE Committee"). The TUE Committee shall promptly evaluate and decide upon the application in accordance with the relevant provisions of the International Standard for Therapeutic Use Exemptions. Its decision shall be the final decision of the FIA, and shall be reported to WADA and other relevant Anti-Doping Organisations, including the Driver's National Anti-Doping Organisation, through ADAMS, in accordance with the International Standard for Therapeutic Use Exemptions.

[Comment to Article 4.4.4 : The submission of false or misleadingly incomplete information in support of a TUE application (including but not limited to failure to disclose the unsuccessful outcome of a prior application to another Anti-Doping Organisation for such a TUE) may result in a charge of Tampering or Attempted Tampering under Article 2.5.]

A Driver shall not assume that his application for the grant or recognition of a TUE (or for the renewal of a TUE) will be granted. Any Use or Possession or Administration of a Prohibited Substance or Prohibited Method before an application has been granted is entirely at the Driver's own risk.]

4.4.5 Expiration, Cancellation, Withdrawal or Reversal of a TUE

4.4.5.1 A TUE granted pursuant to the Regulations:

- shall expire automatically at the end of any term for which it was granted, without the need for any further notice or other formality;
- may be cancelled if the Driver does not promptly comply with any requirements or conditions imposed by the TUEC upon the grant of the TUE;
- may be withdrawn by the TUEC if it is subsequently determined that the criteria for the grant of a TUE are not in fact met; or
- may be reversed on review by WADA or on appeal.

4.4.5.2 In such event, the Driver shall not be subject to any Consequences

découlant de l'Usage, de la possession ou de l'administration de la substance interdite ou de la méthode interdite en question visée par l'AUT avant la date d'entrée en vigueur de l'expiration, de l'annulation ou du renversement de l'AUT. L'examen conformément à l'Article 7.2 de tout résultat d'analyse anormal ultérieur inclura l'étude de la question de savoir si ce résultat est cohérent avec l'Usage de la substance interdite ou de la méthode interdite avant cette date, auquel cas aucune violation des règles antidopage ne sera réputée avoir été commise.

4.4.6 Examens et appels des décisions concernant des AUT

4.4.6.1 L'AMA examinera toute décision de la FIA de ne pas reconnaître une AUT délivrée par l'organisation nationale antidopage qui lui est soumise par le pilote ou par l'organisation nationale antidopage du pilote. En outre, l'AMA est tenue d'examiner toute décision par la FIA de délivrer une AUT qui lui est soumise par l'organisation nationale antidopage du pilote. L'AMA peut examiner à tout moment toute autre décision en matière d'AUT, soit à la demande des personnes concernées, soit de sa propre initiative. Si la décision en matière d'AUT examinée remplit les critères énoncés dans le Standard international pour les Autorisations d'Usage à des fins Thérapeutiques, l'AMA ne reviendra pas sur cette décision. Si la décision en matière d'AUT ne remplit pas ces critères, l'AMA la renversera.

4.4.6.2 Toute décision en matière d'AUT prise par la FIA et qui n'est pas examinée par l'AMA (ou par une organisation nationale antidopage lorsqu'il a été convenu que l'organisation nationale antidopage étudierait la demande au nom de la FIA), ou qui est examinée par l'AMA mais n'est pas renversée, peut faire l'objet d'un appel par le pilote et/ou l'organisation nationale antidopage du pilote, exclusivement devant le TAS, conformément à l'Article 13.

[Commentaire sur l'Article 4.4.6.2 : Dans de tels cas, la décision faisant l'objet de l'appel est la décision en matière d'AUT de la FIA, et non pas la décision de l'AMA de ne pas examiner la décision en matière d'AUT (ou après examen) de ne pas la renverser. Cependant, le délai pour faire appel de la décision en matière d'AUT ne court que dès la date où l'AMA communique sa décision. En tout état de cause, que la décision ait été examinée ou non par l'AMA, l'AMA sera notifiée de l'appel afin de pouvoir y participer si elle le juge utile.]

4.4.6.3 Une décision de l'AMA de renverser une décision en matière d'AUT peut faire l'objet d'un appel par le pilote, par l'organisation nationale antidopage et/ou par la FIA exclusivement auprès du TAS, conformément à l'Article 13.

4.4.6.4 L'inaction dans un délai raisonnable en lien avec le traitement d'une demande soumise en bonne et due forme en vue de la délivrance/de la reconnaissance d'une AUT ou de l'examen d'une décision d'AUT sera considérée comme un refus de la demande.

ARTICLE 5 – CONTRÔLES ET ENQUÊTES

5.1 But des contrôles et des enquêtes

Les contrôles et les enquêtes ne seront entrepris qu'à des fins de lutte contre le dopage. Ils seront réalisés conformément aux dispositions du Standard international pour les contrôles et les enquêtes et tout protocole spécifique que la FIA pourrait mettre en place.

5.1.1 Les contrôles seront entrepris afin d'obtenir des preuves analytiques du respect (ou du non-respect) par le pilote de la stricte interdiction imposée par le Code quant à la présence/l'Usage d'une substance interdite ou d'une méthode interdite. La planification de la répartition des contrôles, les contrôles, les activités post-contrôles et toutes les activités connexes entreprises par la FIA seront conformes au Standard international pour les contrôles et les enquêtes. La FIA déterminera le nombre de contrôles en fonction du placement à l'arrivée, de contrôles aléatoires et de contrôles ciblés à effectuer, conformément aux critères établis par le Standard international pour les contrôles et les enquêtes. Toutes les dispositions du Standard international pour les contrôles et les enquêtes s'appliqueront automatiquement eu égard à tous ces

based on his Use or Possession or Administration of the Prohibited Substance or Prohibited Method in question in accordance with the TUE prior to the effective date of expiry, cancellation, withdrawal or reversal of the TUE. The review pursuant to Article 7.2 of any subsequent Adverse Analytical Finding shall include consideration of whether such finding is consistent with Use of the Prohibited Substance or Prohibited Method prior to that date, in which event no anti-doping rule violation shall be asserted.

4.4.6 Reviews and Appeals of TUE Decisions

4.4.6.1 WADA shall review any decision by the FIA not to recognise a TUE granted by the National Anti-Doping Organisation that is referred to WADA by the Driver or the Driver's National Anti-Doping Organisation. In addition, WADA shall review any decision by the FIA to grant a TUE that is referred to WADA by the Driver's National Anti-Doping Organisation. WADA may review any other TUE decisions at any time, whether upon request by those affected or on its own initiative. If the TUE decision being reviewed meets the criteria set out in the International Standard for Therapeutic Use Exemptions, WADA will not interfere with it. If the TUE decision does not meet those criteria, WADA will reverse it.

4.4.6.2 Any TUE decision by the FIA that is not reviewed by WADA (or by a National Anti-Doping Organisation where it has been agreed that the National Anti-Doping Organisation would consider the application on behalf of the FIA), or that is reviewed by WADA but is not reversed upon review, may be appealed by the Driver and/or the Driver's National Anti-Doping Organisation exclusively before the CAS, in accordance with Article 13.

[Comment to Article 4.4.6.2: In such cases, the decision being appealed is the FIA's TUE decision, not WADA's decision not to review the TUE decision or (having reviewed it) not to reverse the TUE decision. However, the deadline to appeal the TUE decision does not begin to run until the date on which WADA communicates its decision. In any event, whether the decision has been reviewed by WADA or not, WADA shall be given notice of the appeal so that it may participate if it sees fit.]

4.4.6.3 A decision by WADA to reverse a TUE decision may be appealed by the Driver, the National Anti-Doping Organisation and/or the FIA exclusively before the CAS, in accordance with Article 13.

4.4.6.4 Failure to take action within a reasonable time on a properly submitted application for the grant or recognition of a TUE or for the review of a TUE decision shall be considered a denial of the application.

ARTICLE 5 – TESTING AND INVESTIGATIONS

5.1 Purpose of Testing and Investigations

Testing and investigations shall only be undertaken for anti-doping purposes. They shall be conducted in conformity with the provisions of the International Standard for Testing and Investigations and any specific protocols the FIA may put in place.

5.1.1 Testing shall be undertaken to obtain analytical evidence as to the Driver's compliance (or non-compliance) with the strict Code prohibition on the presence/Use of a Prohibited Substance or Prohibited Method. Test distribution planning, Testing, post-Testing activity and all related activities conducted by the FIA shall determine the number of finishing placement tests, random tests and target tests to be performed, in accordance with the criteria established by the International Standard for Testing and Investigations. All provisions of the International Standard for Testing and Investigations shall apply automatically in respect of all such Testing.

contrôles.

5.1.2 Les enquêtes seront entreprises :

5.1.2.1 en relation avec des *résultats atypiques*, des résultats de Passeport atypiques et des *résultats de Passeport anormaux*, au sens des Articles 7.4 et 7.5 respectivement, afin de rassembler des renseignements ou des preuves (y compris, notamment, des preuves analytiques) visant à déterminer si une violation des règles antidopage a été commise au titre de l'Article 2.1 et/ou de l'Article 2.2 ; et

5.1.2.2 en relation avec d'autres indications de violations potentielles des règles antidopage au titre des Articles 7.6 et 7.7, afin de rassembler des renseignements ou des preuves (y compris, notamment, des preuves non-analytiques) visant à déterminer si une violation des règles antidopage a été commise au titre des Articles 2.2 à 2.10.

5.1.3 La FIA peut obtenir, évaluer et traiter des renseignements antidopage émanant de toutes les sources disponibles, en vue de développer un plan de répartition des *contrôles* efficace, intelligent et proportionné, planifier des *contrôles ciblés* et/ou former la base d'une enquête portant sur une ou plusieurs violations potentielles des règles antidopage.

5.2 Compétence pour réaliser les contrôles

5.2.1 Sous réserve des limites de compétences pour les contrôles d'épreuves mentionnées à l'Article 5.3 du Code, la FIA sera compétente pour procéder aux *contrôles en compétition* et *hors compétition* sur tous les pilotes visés dans l'introduction au présent Règlement (sous la rubrique «Portée»).

5.2.2 La FIA peut exiger qu'un pilote qui relève de sa compétence pour les *contrôles* (y compris un pilote purgeant une période de suspension) fournisse un *échantillon* à tout moment et en tout lieu.

[Commentaire sur l'Article 5.2.2 : Sauf si le pilote a identifié un créneau horaire de 60 minutes pour les contrôles entre 23h et 6h, ou a consenti par ailleurs aux contrôles pendant cette période, la FIA ne contrôlera pas les pilotes durant cette période sauf si elle a des soupçons graves et spécifiques que le pilote pourrait être impliqué dans le dopage. La contestation du soupçon suffisant de la FIA pour procéder aux contrôles pendant cette période ne constitue pas une défense contre une violation des règles antidopage basée sur ce contrôle ou cette tentative de contrôle.]

5.2.3 L'AMA sera compétente pour les *contrôles en compétition* et les *contrôles hors compétition* conformément aux dispositions de l'Article 20.7.8 du Code.

5.2.4 Si la FIA délègue ou sous-traite toute partie des *contrôles* à une organisation nationale antidopage (directement ou via une ASN), cette organisation nationale antidopage pourra prélever des *échantillons* supplémentaires ou demander au laboratoire d'effectuer des types d'analyses supplémentaires aux frais de l'organisation nationale antidopage. Si des *échantillons* supplémentaires sont prélevés ou si des types d'analyses supplémentaires sont effectués, la FIA en sera notifiée.

5.3 Contrôles relatifs à une épreuve

5.3.1 Sauf dispositions de l'Article 5.3 du Code, il devrait incomber à une seule organisation d'initier et de réaliser les *contrôles* sur le site de l'épreuve pendant la durée de l'épreuve. Lors d'épreuves internationales, le prélèvement d'*échantillons* sera initié et réalisé par la FIA. À la demande de la FIA, tout *contrôle* réalisé durant la durée de l'épreuve en dehors du site de l'épreuve sera coordonné avec la FIA.

5.3.2 Si une organisation antidopage qui, dans d'autres circonstances, aurait l'autorité pour procéder à des *contrôles*, mais qui n'est pas responsable d'initier et de réaliser les *contrôles* lors d'une épreuve désire effectuer des *contrôles* sur des pilotes pendant la durée de l'épreuve sur le site de l'épreuve, cette organisation antidopage doit d'abord s'entretenir avec la FIA afin d'obtenir la permission de réaliser et de coordonner ces *contrôles*. Si l'organisation antidopage n'est pas satisfaite de la réponse de la FIA, l'organisation antidopage pourra demander à l'AMA la permission de procéder à des *contrôles* et de déterminer la façon

5.1.2 Investigations shall be undertaken:

5.1.2.1 in relation to *Atypical Findings*, *Atypical Passport Findings* and *Adverse Passport Findings*, in accordance with Articles 7.4 and 7.5 respectively, gathering intelligence or evidence (including, in particular, analytical evidence) in order to determine whether an anti-doping rule violation has occurred under Article 2.1 and/or Article 2.2; and

5.1.2.2 in relation to other indications of potential anti-doping rule violations, in accordance with Articles 7.6 and 7.7, gathering intelligence or evidence (including, in particular, non-analytical evidence) in order to determine whether an anti-doping rule violation has occurred under any of Articles 2.2 to 2.10.

5.1.3 The FIA may obtain, assess and process anti-doping intelligence from all available sources, to inform the development of an effective, intelligent and proportionate test distribution plan, plan Target Testing, and/or to form the basis of an investigation into a possible anti-doping rule violation.

5.2 Authority to conduct Testing

5.2.1 Subject to the jurisdictional limitations for *Event Testing* set out in Article 5.3 of the Code, the FIA shall have *In-Competition* and *Out-of-Competition Testing* authority over all *Drivers* specified in the Introduction to these Regulations (under the heading "Scope").

5.2.2 The FIA may require any *Driver* over whom it has *Testing* authority (including any *Driver* serving a period of *Ineligibility*) to provide a *Sample* at any time and in any place.

[Comment to Article 5.2.2: Unless the Driver has identified a 60-minute time slot for Testing between the hours of 11 p.m. and 6 a.m., or has otherwise consented to Testing during that period, the FIA will not test a Driver during that period unless it has a serious and specific suspicion that the Driver may be engaged in doping. A challenge to whether the FIA had sufficient suspicion for Testing in that period shall not be a defence to an anti-doping rule violation based on such test or attempted test.]

5.2.3 WADA shall have *In-Competition* and *Out-of-Competition Testing* authority as set out in Article 20.7.8 of the Code.

5.2.4 If the FIA delegates or contracts any part of *Testing* to a *National Anti-Doping Organisation* (directly or through an ASN), that *National Anti-Doping Organisation* may collect additional *Samples* or direct the laboratory to perform additional types of analysis at the *National Anti-Doping Organisation's* expense. If additional *Samples* are collected or additional types of analysis are performed, the FIA shall be notified.

5.3 Event Testing

5.3.1 Except as provided in Article 5.3 of the Code, only a single organisation should be responsible for initiating and directing *Testing* at *Event Venues* during an *Event Period*. At *International Events*, the collection of *Samples* shall be initiated and directed by the FIA. At the request of the FIA, any *Testing* during the *Event Period* outside of the *Event Venues* shall be coordinated with the FIA.

5.3.2 If an *Anti-Doping Organisation* which would otherwise have *Testing* authority but is not responsible for initiating and directing *Testing* at an *International Event* wishes to conduct *Testing* of *Drivers* at the *Event Venues* during the *Event Period*, the *Anti-Doping Organisation* shall first confer with the FIA to obtain permission to conduct and coordinate such *Testing*. If the *Anti-Doping Organisation* is not satisfied with the response from the FIA, the *Anti-Doping Organisation* may ask WADA for permission to conduct *Testing* and to determine how to coordinate such *Testing*, in accordance with the procedures set out in the International

de les coordonner, conformément aux procédures stipulées dans le Standard international pour les contrôles et les enquêtes. L'AMA n'approuvera pas ces contrôles sans consulter et en informer d'abord la FIA. La décision de l'AMA sera définitive et ne pourra pas faire l'objet d'un appel. Un tel contrôle devra être considéré comme un contrôle en compétition et, en cas de résultat d'analyse anormal suite à un tel contrôle, la gestion des résultats devra être menée par la FIA.

5.4 Plan de répartition des contrôles

Dans le respect du Standard International pour les contrôles et les enquêtes et en coordination avec les autres organisations antidopage réalisant des contrôles sur les mêmes pilotes, la FIA doit élaborer et mettre en œuvre un plan de répartition des contrôles efficace, intelligent et proportionné dressant un ordre de priorité approprié entre les disciplines, les catégories de pilotes, les types de contrôles, les types d'échantillons prélevés et les types d'analyses des échantillons, le tout en conformité avec les exigences du Standard International pour les contrôles et les enquêtes. La FIA fournira à l'AMA une copie de son plan de répartition des contrôles en vigueur.

5.5 Coordination des contrôles

Dans la mesure du possible, les contrôles seront coordonnés au moyen d'ADAMS ou de tout autre système approuvé par l'AMA afin d'optimiser l'efficacité de l'effort de contrôle combiné et d'éviter des contrôles répétitifs inutiles.

5.6 Informations sur la localisation du pilote

5.6.1 La FIA identifiera un groupe cible de pilotes soumis aux contrôles tenus de satisfaire aux exigences sur la localisation de l'Annexe 1 du Standard International pour les Contrôles et les enquêtes, et mettra à disposition par le biais du système ADAMS une liste identifiant les pilotes inclus dans ce groupe cible de pilotes soumis aux contrôles, soit nommément, soit en fonction de critères spécifiques clairement définis.

La FIA doit se coordonner avec les organisations nationales antidopage concernant l'identification des pilotes en question et la collecte des informations sur leur localisation.

La FIA révisera et modifiera ses critères, le cas échéant, pour inclure des pilotes dans son groupe cible de pilotes soumis aux contrôles, et réexaminera la composition de son groupe cible de temps à autre s'il y a lieu, conformément aux critères définis. Les pilotes seront avisés avant d'être inclus dans un groupe cible de pilotes soumis aux contrôles ainsi que lorsqu'ils en sont retirés.

Chaque pilote du groupe cible de pilotes soumis aux contrôles, conformément à l'Annexe 1 du Standard international pour les contrôles et les enquêtes devra :

- a. communiquer sa localisation à la FIA chaque trimestre ;
- b. mettre à jour ces informations s'il y a lieu de façon à ce qu'elles restent précises et complètes en tout temps ; et
- c. être disponible pour les contrôles au lieu indiqué.

5.6.2 Aux fins de l'Article 2.4, le non-respect par le pilote des exigences du Standard international pour les contrôles et les enquêtes constituera un manquement à l'obligation de transmission d'informations sur la localisation ou un contrôle manqué (tels que définis dans le Standard international pour les contrôles et les enquêtes) lorsque les conditions stipulées dans le Standard international pour les contrôles et les enquêtes pour déclarer un manquement à l'obligation de transmission d'informations sur la localisation ou un contrôle manqué sont remplies.

5.6.3 Tout pilote figurant dans le groupe cible des pilotes soumis aux contrôles de la FIA continuera à être soumis à l'obligation de se conformer aux exigences en matière de localisation de l'Annexe 1 du Standard international pour les contrôles et les enquêtes sauf :

- a. si le pilote notifie par écrit la FIA qu'il s'est retiré et que la FIA confirme par écrit qu'elle l'a retiré de son groupe cible de pilotes soumis aux contrôles ; ou
- b. si la FIA lui fait savoir qu'il ne remplit plus les critères d'inclusion dans le groupe cible des pilotes soumis aux

Standard for Testing and Investigations. WADA shall not grant approval for such Testing before consulting with and informing the FIA. WADA's decision shall be final and not subject to appeal. Such test shall be considered as an In-competition test and, in case of an Adverse Analytical Finding further to that test, the Results management shall be carried out by the FIA.

5.4 Test Distribution Planning

Consistent with the International Standard for Testing and Investigations, and in coordination with other Anti-Doping Organisations conducting Testing on the same Drivers, the FIA shall develop and implement an effective, intelligent and proportionate test distribution plan that prioritizes appropriately between disciplines, categories of Drivers, types of Testing, types of Samples collected, and types of Sample analysis, all in compliance with the requirements of the International Standard for Testing and Investigations. The FIA shall provide WADA upon request with a copy of its current test distribution plan.

5.5 Coordination of Testing

Where reasonably feasible, Testing shall be coordinated through ADAMS or another system approved by WADA in order to maximise the effectiveness of the combined Testing effort and to avoid unnecessary repetitive Testing.

5.6 Driver Whereabouts Requirements

5.6.1 The FIA may identify a Registered Testing Pool of those Drivers who are required to comply with the whereabouts requirements of Annex 1 to the International Standard for Testing and Investigations, and shall make available through ADAMS a list which identifies those Drivers included in its Registered Testing Pool either by name or by clearly defined specific criteria.

The FIA shall coordinate with National Anti-Doping Organisations on the identification of such Drivers and the collection of their whereabouts information.

The FIA shall review and update as necessary its criteria for including Drivers in its Registered Testing Pool, and shall revise the membership of its Registered Testing Pool from time to time as appropriate in accordance with the set criteria. Drivers shall be notified before they are included in a Registered Testing Pool and when they are removed from that pool.

Each Driver in the Registered Testing Pool shall, in accordance with Annex 1 to the International Standard for Testing and Investigations:

- a. advise the FIA of his whereabouts on a quarterly basis;
- b. update that information as necessary, so that it remains accurate and complete at all times; and
- c. make himself available for Testing at such whereabouts.

5.6.2 For the purposes of Article 2.4, a Driver's failure to comply with the requirements of the International Standard for Testing and Investigations shall be deemed a filing failure or a missed test (as defined in the International Standard for Testing and Investigations) where the conditions set forth in the International Standard for Testing and Investigations for declaring a filing failure or missed test are met.

5.6.3 A Driver in the FIA's Registered Testing Pool shall continue to be subject to the obligation to comply with the whereabouts requirements of Annex 1 to the International Standard for Testing and Investigations unless and until:

- a. the Driver gives written notice to the FIA that he has retired and the FIA confirms in writing that it has withdrawn him from its Registered Testing Pool; or
- b. the FIA has informed him that he no longer satisfies the criteria for inclusion in the FIA's Registered Testing Pool.

contrôles de la FIA.

5.6.4 Les informations sur la localisation relatives à un *pilote* seront partagées (par le biais du système ADAMS) avec l'AMA et d'autres *organisations antidopage* ayant la compétence pour contrôler ce *pilote*. Elles resteront constamment soumises à la plus stricte confidentialité, seront utilisées exclusivement aux fins indiquées à l'Article 5.6 du Code, et seront détruites conformément au *Standard international* pour la protection des renseignements personnels dès qu'elles ne seront plus utiles à ces fins.

5.7 Groupe non cible de pilotes soumis aux contrôles

La FIA peut identifier un Groupe non cible de *pilotes* qui devront fournir à la FIA leurs coordonnées. Une liste identifiant ces *pilotes*, soit par leur nom, soit en fonction de critères clairement définis, devra être rendue disponible sur ADAMS.

Les *pilotes* doivent être notifiés par la FIA avant d'être inclus dans le Groupe non cible et lorsqu'ils sont retirés de ce groupe. Chaque *pilote* inclus dans le Groupe non cible devra fournir à la FIA au moins les informations suivantes :

- a) une adresse postale et une adresse électronique à jour,
- b) une adresse de résidence,
- c) un numéro de téléphone fixe et/ou mobile.

Les *pilotes* inclus dans le Groupe cible devront fournir les informations de manière régulière, en fonction des dates butoirs communiquées par la FIA.

5.8 Pilotes à la retraite revenant à la compétition

5.8.1 Un *pilote* inclus dans le groupe cible de *pilotes* soumis aux contrôles de la FIA et/ou dans le groupe non cible de *pilotes* soumis aux contrôles de la FIA qui a remis à la FIA un avis indiquant qu'il prenait sa retraite ne peut pas revenir à la compétition dans des épreuves internationales ou des épreuves nationales à moins d'avoir signalé par écrit à la FIA son intention de reprendre la compétition et de se tenir disponible pour des contrôles avec un préavis de six mois, y compris (si nécessaire) de se conformer aux exigences relatives à l'obligation de transmission d'informations sur la localisation de l'Annexe I du *Standard international* pour les contrôles et les enquêtes. L'AMA, en consultation avec la FIA et l'*organisation nationale antidopage* du *pilote*, peut accorder une exemption à la règle du préavis écrit de six mois si l'application stricte de cette règle s'avérerait manifestement injuste pour le *pilote*. Cette décision peut faire l'objet d'un appel conformément à l'Article 13. Tout résultat de compétition obtenu en violation du présent Article 5.10.1 sera annulé.

5.8.2 Si un *pilote* prend sa retraite alors qu'il purge une période de suspension, il ne concourra pas dans des épreuves internationales ou dans des épreuves nationales tant qu'il ne se sera pas tenu à disposition pour des contrôles en donnant à la FIA ainsi qu'à son *organisation nationale antidopage* un préavis écrit de six mois (ou un préavis équivalant à la période de suspension restante à la date de la retraite du *pilote*, si cette période était supérieure à six mois), et ne se sera conformé aux exigences en matière de localisation de l'Annexe I du *Standard international* pour les contrôles et les enquêtes s'il a reçu une demande à cet égard.

5.9 Programme des observateurs indépendants

La FIA et les comités d'organisation des épreuves internationales ainsi que les ASN et les comités d'organisation des épreuves nationales autoriseront et faciliteront le programme des observateurs indépendants lors de ces épreuves.

ARTICLE 6 – ANALYSE DES ÉCHANTILLONS

Les échantillons recueillis selon le Règlement seront analysés conformément aux principes suivants :

6.1 Recours à des laboratoires accrédités et approuvés

Aux fins de l'Article 2.1 (Présence d'une substance interdite ou de ses métabolites ou marqueurs), les échantillons seront analysés uniquement dans les laboratoires accrédités par l'AMA ou autrement reconnus par l'AMA. Le choix du laboratoire relève

5.6.4 Whereabouts information relating to a *Driver* shall be shared (through ADAMS) with WADA and other *Anti-Doping Organisations* having authority to test that *Driver*. It shall be maintained in strict confidence at all times, shall be used exclusively for the purposes set out in Article 5.6 of the Code, and shall be destroyed in accordance with the International Standard for the Protection of Privacy and Personal Information once it is no longer relevant for these purposes.

5.7 Testing Pool of Drivers

The FIA may identify a Testing Pool of those *Driver* who will be required to provide the FIA with basic contact information. A list which identifies those *Drivers* either by name or by clearly defined specific criteria shall be made available through ADAMS.

Drivers shall be notified by the FIA before they are included in the Testing Pool and when they are removed from that pool. Each *Driver* in the Testing Pool shall provide to the FIA at least the following information:

- a) an up-to-date mailing and e-mail address,
- b) a home address,
- c) landline and/or mobile phone numbers.

The *Drivers* included in the Testing Pool shall provide the information on a regular basis, by the relevant deadline communicated by the FIA.

5.8 Retired Drivers Returning to Competition

5.8.1 A *Driver* in the FIA's *Registered Testing Pool* and/or in the FIA's Testing Pool who has given notice of retirement to the FIA may not resume competing in *International Events* or *National Events* until he has given the FIA written notice of his intent to resume competing and has made himself available for Testing for a period of six months before returning to Competition, including (if requested) complying with the whereabouts requirements of Annex I to the International Standard for Testing and Investigations. WADA, in consultation with the FIA and the *Driver's National Anti-Doping Organisation*, may grant an exemption to the six-month written notice rule where the strict application of that rule would be manifestly unfair to a *Driver*. This decision may be appealed under Article 13. Any competitive results obtained in violation of this Article 5.10.1 shall be *Disqualified*.

5.8.2 If a *Driver* retires from sport while subject to a period of *Ineligibility*, he shall not resume competing in *International Events* or *National Events* until he has given six months prior written notice (or notice equivalent to the period of *Ineligibility* remaining as of the date on which he retired, if that period was longer than six months) to the FIA and to his *National Anti-Doping Organisation* of his intent to resume competing and has made himself available for Testing for that notice period, including (if requested) complying with the whereabouts requirements of Annex I to the International Standard for Testing and Investigations.

5.9 Independent Observer Programme

The FIA and the organising committees for *International Events*, as well as the ASNs and the organising committees for *National Events*, shall authorise and facilitate the *Independent Observer Programme* at such Events.

ARTICLE 6 – ANALYSIS OF SAMPLES

Samples collected under the Regulations shall be analysed in accordance with the following principles:

6.1 Use of Accredited and Approved Laboratories

For the purposes of Article 2.1 (Presence of a *Prohibited Substance* or its *Metabolites* or *Markers*), Samples shall be analysed only by laboratories accredited or otherwise approved by WADA. The choice of the laboratory shall be determined exclusively by the

exclusivement de la FIA.

[Commentaire sur l'Article 6.1 : Les violations de l'Article 2.1 ne peuvent être établies que par l'analyse d'échantillons effectuée par un laboratoire accrédité ou autrement approuvé par l'AMA. Les violations d'autres articles peuvent être établies à l'aide des résultats d'analyse d'autres laboratoires pour autant que ces résultats soient fiables.]

6.2 Objet de l'analyse des échantillons

6.2.1 Les échantillons seront analysés afin d'y détecter les substances interdites et méthodes interdites et toute autre substance dont la détection est demandée par l'AMA conformément au Programme de surveillance décrit à l'Article 4.5 du Code ; ou afin d'aider la FIA à établir le profil des paramètres pertinents dans l'urine, le sang ou une autre matrice du pilote, y compris le profil d'ADN ou le profil génomique ; ou à toute autre fin légitime d'antidopage. Les échantillons peuvent être prélevés et conservés en vue d'analyses futures.

[Commentaire sur l'Article 6.2.1 : Les renseignements pertinents relatifs au profil pourraient, par exemple, servir à orienter les contrôles ciblés et/ou à étayer une procédure pour violation des règles antidopage au sens de l'Article 2.2.]

6.2.2 La FIA demandera aux laboratoires d'analyser les échantillons conformément à l'Article 6.4 du Code et à l'Article 4.7 du Standard international pour les contrôles et les enquêtes.

6.3 Recherche sur des échantillons

Aucun échantillon ne peut servir à des fins de recherche sans le consentement écrit du pilote. Si des échantillons sont utilisés à d'autres fins que celles prévues à l'Article 6.2, tout moyen de les identifier doit en avoir été retiré, de telle sorte qu'ils ne puissent être attribués à un pilote en particulier.

6.4 Standards d'analyse des échantillons et communication des résultats

Les laboratoires procéderont à l'analyse des échantillons et en rapporteront les résultats conformément au Standard international pour les laboratoires. Afin de garantir l'efficacité des contrôles, le Document technique mentionné à l'Article 5.4.1 du Code établira des menus d'analyse des échantillons basés sur l'évaluation des risques et appropriés pour les différents sports et disciplines. Les laboratoires analyseront les échantillons conformément à ces menus, sauf dans les cas suivants :

6.4.1 La FIA peut demander que les laboratoires analysent ses échantillons en utilisant des menus plus détaillés que ceux décrits dans le Document technique.

6.4.2 La FIA peut demander que les laboratoires analysent ses échantillons en utilisant des menus moins détaillés que ceux décrits dans le Document technique, à condition uniquement d'avoir convaincu l'AMA qu'au vu des circonstances particulières de son sport, telles qu'indiquées dans son plan de répartition des contrôles, une analyse moins complète serait appropriée.

6.4.3 Conformément aux dispositions du Standard international pour les laboratoires, les laboratoires peuvent, de leur propre chef et à leurs propres frais, analyser des échantillons en vue de détecter des substances interdites ou des méthodes interdites ne figurant pas dans le menu d'analyse des échantillons décrit dans le Document technique ou spécifié par l'autorité chargée des contrôles. Les résultats de ces analyses seront rendus et auront la même validité et les mêmes conséquences que ceux de toute autre analyse.

[Commentaire sur l'Article 6.4 : L'objectif de cet article est d'étendre le principe des « contrôles intelligents » au menu d'analyse des échantillons, afin de détecter le dopage de la manière la plus efficace et la plus efficiente. Il est reconnu que les ressources disponibles pour lutter contre le dopage sont limitées et qu'une extension du menu d'analyse des échantillons peut, dans certains sports et dans certains pays, réduire le nombre d'échantillons qu'il est possible d'analyser.]

6.5 Analyse supplémentaire d'échantillons

Tout échantillon peut être conservé et soumis ultérieurement à des analyses additionnelles aux fins indiquées à l'Article 6.2, par :

- a) l'AMA en tout temps ; et/ou
- b) par la FIA en tout temps avant qu'à la fois les résultats

FIA.

[Comment to Article 6.1: Violations of Article 2.1 may be established only by Sample analysis performed by a laboratory accredited or otherwise approved by WADA. Violations of other Articles may be established using analytical results from other laboratories so long as the results are reliable.]

6.2 Purpose of Analysis of Samples

6.2.1 Samples shall be analysed to detect Prohibited Substances and Prohibited Methods, and other substances as may be directed by WADA pursuant to the Monitoring Programme described in Article 4.5 of the Code; or to assist the FIA in profiling relevant parameters in a Driver's urine, blood or other matrix, including DNA or genomic profiling; or for any other legitimate anti-doping purpose. Samples may be collected and stored for future analysis.

[Comment to Article 6.2.1: For example, relevant profile information could be used to direct Target Testing and/or to support an anti-doping rule violation proceeding under Article 2.2.]

6.2.2 The FIA shall ask laboratories to analyse Samples in conformity with Article 6.4 of the Code and Article 4.7 of the International Standard for Testing and Investigations.

6.3 Research on Samples

No Sample may be used for research without the Driver's written consent. If Samples are used for purposes other than Article 6.2, any means of identification shall be removed from them such that they can no longer be traced back to a particular Driver.

6.4 Standards for Sample Analysis and Results Reporting

Laboratories shall analyse Samples and report results in conformity with the International Standard for Laboratories. To ensure effective Testing, the Technical Document referenced at Article 5.4.1 of the Code will establish risk assessment-based Sample analysis menus appropriate for particular sports and sport disciplines, and laboratories shall analyse Samples in conformity with those menus, except as follows:

6.4.1 The FIA may request that laboratories analyse its Samples using more extensive menus than those described in the Technical Document.

6.4.2 The FIA may request that laboratories analyse its Samples using less extensive menus than those described in the Technical Document, only if it has satisfied WADA that, because of the particular circumstances of its sport as set out in its test distribution plan, less extensive analysis would be appropriate.

6.4.3 As provided in the International Standard for Laboratories, laboratories at their own initiative and expense may analyse Samples for Prohibited Substances or Prohibited Methods not included on the Sample analysis menu described in the Technical Document or specified by the Testing authority. Results from any such analysis shall be reported and have the same validity and consequence as any other analytical result.

[Comment to Article 6.4: The objective of this Article is to extend the principle of "intelligent Testing" to the Sample analysis menu so as to most effectively and efficiently detect doping. It is recognised that the resources available to fight doping are limited and that, in some sports and countries, increasing the Sample analysis menu may reduce the number of Samples which can be analysed.]

6.5 Further Analysis of Samples

Any Sample may be stored and subsequently subjected to further analysis for the purposes set out in Article 6.2:

- a) by WADA at any time; and/or
- b) by the FIA at any time before both the A and B Sample

d'analyse de l'échantillon A et de l'échantillon B (ou les résultats de l'échantillon A dans le cas où l'analyse de l'échantillon B a été abandonnée ou ne sera pas effectuée) n'aient été communiqués par la FIA au pilote comme fondement d'une violation alléguée des règles antidopage au titre de l'Article 2.1.

Les analyses additionnelles d'échantillons doivent être conformes aux exigences du *Standard international* pour les laboratoires et du *Standard international* pour les contrôles et les enquêtes.

analytical results (or A Sample result where B Sample analysis has been waived or will not be performed) have been communicated by the FIA to the Driver as the asserted basis for an Article 2.1 anti-doping rule violation.

Such further analysis of Samples shall conform with the requirements of the International Standard for Laboratories and the International Standard for Testing and Investigations.

ARTICLE 7 – GESTION DES RÉSULTATS

7.1 Responsabilité en matière de gestion des résultats

Les circonstances dans lesquelles la FIA assumera la responsabilité de la gestion des résultats en cas de violations des règles antidopage impliquant des pilotes et d'autres personnes relevant de sa compétence seront déterminées par référence et en conformité avec l'Article 7 du Code.

7.2 Examen d'un résultat d'analyse anormal découlant des contrôles initiés par la FIA

La gestion des résultats des contrôles initiés par la FIA (y compris des contrôles effectués par l'AMA conformément à un accord conclu avec la FIA et des contrôles effectués conformément à l'Article 5.3.2) suivra la procédure suivante :

7.2.1 Les résultats de toutes les analyses doivent être envoyés à la FIA sous forme codée, dans un rapport signé par un représentant autorisé du laboratoire. Toute communication doit se faire en toute confidentialité et en conformité avec ADAMS.

7.2.2 Dès réception d'un résultat d'analyse anormal, la FIA procédera à un examen afin de déterminer :

- a) si une AUT a été accordée ou sera accordée conformément au *Standard International* pour l'Autorisation d'Usage à des fins Thérapeutiques, ou
- b) si un écart apparent par rapport aux Standards Internationaux de Contrôle et d'enquête ou au *Standard International* pour les Laboratoires a causé le résultat d'analyse anormal.

7.2.3 Si l'examen d'un résultat d'analyse anormal au titre de l'Article 7.2.2 révèle une AUT applicable ou un écart par rapport au *Standard international* pour les contrôles et les enquêtes ou au *Standard international* pour les laboratoires ayant causé le résultat d'analyse anormal, le contrôle dans son entier sera considéré comme négatif et le pilote, l'ASN qui lui a délivré sa licence, son organisation nationale antidopage et l'AMA en seront informés.

7.3 Notification au terme de l'examen relatif à des résultats d'analyse anormaux

7.3.1 Si l'examen d'un résultat d'analyse anormal en vertu de l'Article 7.2.2 ne révèle pas :

- une AUT applicable, ni le droit à une telle AUT en application du *Standard international* pour l'Autorisation d'Usage à des fins Thérapeutiques, ou
- un écart du *Standard international* pour les contrôles et les investigations ou du *Standard international* pour les laboratoires ayant causé le résultat d'analyse anormal,

la FIA informera rapidement le pilote et dans le même temps l'ASN qui lui a délivré sa licence, son organisation nationale antidopage et l'AMA :

- a) du résultat d'analyse anormal ;
- b) de la règle antidopage enfreinte ;
- c) du droit du pilote d'exiger, dans un délai de quatre jours ouvrables à compter de la réception de la notification par lettre recommandée, l'analyse de l'échantillon B du prélèvement ou, à défaut, du fait qu'il sera reconnu avoir renoncé à ce droit ;
- d) de la date, de l'heure et du lieu prévus pour l'analyse de l'échantillon B si le pilote ou la FIA décide de demander

ARTICLE 7 – RESULTS MANAGEMENT

7.1 Responsibility for Conducting Results Management

The circumstances in which the FIA shall take responsibility for conducting results management in respect of anti-doping rule violations involving Drivers and other Persons under its jurisdiction shall be determined by reference to and in accordance with Article 7 of the Code.

7.2 Review of Adverse Analytical Findings from Tests Initiated by the FIA

Results management in respect of the results of tests initiated by the FIA (including tests performed by WADA pursuant to agreement with the FIA and tests performed in accordance with Article 5.3.2) shall proceed as follows:

7.2.1 The results from all analyses must be sent to the FIA in encoded form, in a report signed by an authorised representative of the laboratory. All communication must be conducted in confidentiality and in conformity with ADAMS.

7.2.2 Upon receipt of an Adverse Analytical Finding, the FIA shall conduct a review to determine whether:

- a) an applicable TUE has been granted or will be granted as provided in the International Standard for Therapeutic Use Exemptions, or
- b) there is any apparent departure from the International Standard for Testing and Investigations or from the International Standard for Laboratories that caused the Adverse Analytical Finding.

7.2.3 If the review of an Adverse Analytical Finding under Article 7.2.2 reveals an applicable TUE or a departure from the International Standard for Testing and Investigations or the International Standard for Laboratories that caused the Adverse Analytical Finding, the entire test shall be considered negative and the Driver, the ASN that issued the licence to the Driver, the Driver's National Anti-Doping Organisation and WADA shall be so informed.

7.3 Notification after Review regarding Adverse Analytical Findings

7.3.1 If the review of an Adverse Analytical Finding under Article 7.2.2 does not reveal:

- an applicable TUE or entitlement to a TUE in compliance with the International Standard for Therapeutic Use Exemptions, or
- a departure from the International Standard for Testing and Investigations or the International Standard for Laboratories that caused the Adverse Analytical Finding,

the FIA shall promptly notify the Driver and simultaneously the ASN that issued the licence to the Driver, the Driver's National Anti-Doping Organisation and WADA of:

- a) the Adverse Analytical Finding;
- b) the anti-doping rule violated;
- c) the Driver's right to request the analysis of the B Sample within a deadline of four working days starting from the receipt of the notification by registered letter or, failing such request, that the B Sample analysis shall be deemed waived;
- d) the scheduled date, time and place for the B Sample analysis if the Driver or the FIA chooses to request an

- l'analyse de l'échantillon B ;
- e) dans le cas où cette analyse serait demandée, de la possibilité pour le *pilote* et/ou son représentant d'assister à l'ouverture et à l'analyse de l'échantillon B, conformément au *Standard international* pour les laboratoires ;
- f) du droit du *pilote* d'exiger des copies du dossier d'analyse pour les échantillons A et B qui comprendra les documents stipulés dans le *Standard International* pour les laboratoires ;
- g) du droit du *pilote* de demander une audience ou, si une telle demande n'a pas été faite dans les délais spécifiés dans la notification, que cette audience soit considérée comme annulée ;
- h) la possibilité pour le *pilote* de fournir une explication écrite sur les circonstances générales de l'affaire ou de contester (dans un délai spécifique indiqué dans la notification) l'allégation de la *FIA* qu'une violation de règle antidopage a eu lieu ;
- i) la possibilité pour le *pilote* de s'entendre avec la *FIA* sur les conséquences prévues par le présent Règlement ou (si l'existence de telles conséquences au titre du Règlement reste à apprécier) sur celles ayant été convenues avec la *FIA* ;
- j) l'imposition d'une *suspension provisoire* obligatoire (dans le cas décrit à l'Article 7.9.1) ;
- k) l'imposition de la *suspension provisoire* facultative dans les cas où la *FIA* décide de l'imposer au titre de l'Article 7.9.2 ;
- l) la possibilité d'accepter volontairement une *suspension provisoire* dans l'attente de la résolution de l'affaire, dans tous les cas où une *suspension provisoire* n'a pas été imposée ;
- m) la possibilité pour le *pilote* d'admettre sans délai la violation de règle antidopage et par conséquent de demander une réduction de la période de *suspension* tel que décrit à l'Article 10.6.3 ;
- n) la possibilité pour le *pilote* de coopérer et de fournir une assistance substantielle dans la découverte ou l'établissement de violations des règles antidopage tel que décrit à l'Article 10.6.1.

Si la *FIA* décide de ne pas présenter le *résultat d'analyse anormal* comme une violation des règles antidopage, elle en informera le *pilote*, l'*ASN* qui lui a délivré sa licence, son organisation nationale antidopage et l'*AMA*.

Si le *pilote* demande l'analyse de l'échantillon B, les frais incombant à cette analyse seront à la charge du *pilote* mais lui seront remboursés si cette analyse se révèle négative.

- 7.3.2** Si le *pilote* ou la *FIA* en fait la demande, des dispositions seront prises pour effectuer l'analyse de l'échantillon B conformément au *Standard International* pour les laboratoires. Un *pilote* peut accepter les résultats de l'analyse de l'échantillon A en renonçant à l'analyse de l'échantillon B. La *FIA* peut décider quand même de procéder à l'analyse de l'échantillon B.
- 7.3.3** Le *pilote* et/ou son représentant pourront être présents lors de l'ouverture et l'analyse de l'échantillon B. De même, un représentant de la *FIA* ainsi qu'un représentant de l'*ASN* du *pilote*, pourront également être présents.
- 7.3.4** Si le résultat de l'analyse de l'échantillon B ne confirme pas celle de l'échantillon A (à moins que la *FIA* ne porte l'affaire plus loin en tant que violation des règles antidopage aux termes de l'Article 2.2), le *contrôle* dans son entier sera considéré négatif, et le *pilote*, l'*ASN* qui lui a délivré sa licence, son organisation nationale antidopage et l'*AMA* en seront informés.
- 7.3.5** Si le résultat de l'analyse de l'échantillon B confirme celle de l'échantillon A, les résultats seront communiqués au *pilote*, à l'*ASN* qui lui a délivré sa licence, à son organisation nationale antidopage et à l'*AMA*.

- analysis of the B Sample;
- e) if such analysis is requested, the opportunity for the *Driver* and/or the *Driver's* representative to attend the B Sample opening and analysis in accordance with the International Standard for Laboratories;
- f) the *Driver's* right to request copies of the A and B Sample laboratory documentation package which includes information as required by the International Standard for Laboratories;
- g) the *Driver's* right to request a hearing or, failing such request within the deadline specified in the notification, that the hearing shall be deemed waived;
- h) the opportunity for the *Driver* to provide a written explanation about the overall circumstances of the case or to dispute (within a specific deadline indicated in the notification) the *FIA's* assertion that an anti-doping rule violation has occurred;
- i) the opportunity for the *Driver* to make an agreement with the *FIA* about the Consequences that are mandated by these Regulations or (where some discretion as to Consequences exists under these Regulations) that have been agreed with the *FIA*;
- j) the imposition of a mandatory *Provisional Suspension* (in the case described in Article 7.8.1);
- k) the imposition of the optional *Provisional Suspension* in cases where the *FIA* decides to impose it in accordance with Article 7.8.2;
- l) the opportunity to accept voluntarily a *Provisional Suspension* pending the resolution of the matter, in all cases where a *Provisional Suspension* has not been imposed;
- m) the *Driver's* opportunity to promptly admit the anti-doping rule violation and consequently request the reduction in the period of ineligibility as described in Article 10.6.3;
- n) the *Driver's* opportunity to cooperate and provide *Substantial Assistance* in discovering or establishing Anti-Doping Rule Violations as described in Article 10.6.1.

Should the *FIA* decide not to bring forward the *Adverse Analytical Finding* as an anti-doping rule violation, it shall notify the *Driver*, the *ASN* that issued the licence to the *Driver*, the *Driver's National Anti-Doping Organisation* and *WADA*.

Should the *Driver* request the analysis of the B Sample, the cost of this analysis must be borne by the *Driver* but this will be reimbursed to him should this analysis turn out to be negative.

- 7.3.2** Where requested by the *Driver* or the *FIA*, arrangements shall be made to analyse the B Sample in accordance with the International Standard for Laboratories. A *Driver* may accept the A Sample analytical results by waiving the requirement for B Sample analysis. The *FIA* may nonetheless elect to proceed with the B Sample analysis.
- 7.3.3** The *Driver* and/or his representative shall be allowed to be present at the opening and analysis of the B Sample. Also, a representative of the *FIA* as well as a representative of the *Driver's ASN* shall be allowed to be present.
- 7.3.4** If the B Sample analysis does not confirm the A Sample analysis, then (unless the *FIA* takes the case forward as an anti-doping rule violation under Article 2.2) the entire test shall be considered negative and the *Driver*, the *ASN* that issued the licence to the *Driver*, the *Driver's National Anti-Doping Organisation* and *WADA* shall be so informed.
- 7.3.5** If the B Sample analysis confirms the A Sample analysis, the findings shall be reported to the *Driver*, the *ASN* that issued the licence to the *Driver*, the *Driver's National Anti-Doping Organisation* and *WADA*.

7.4 Examen des résultats atypiques

7.4.1 Comme le prévoit le Standard International pour les laboratoires, dans certaines circonstances, les laboratoires ont instruction de déclarer la présence de *substances interdites* qui peuvent aussi être produites de façon endogène, comme étant des *résultats atypiques*, c'est-à-dire des résultats nécessitant un examen plus poussé.

7.4.2 A la réception d'un *résultat atypique*, la FIA devra effectuer un examen pour déterminer si :

- a) une AUT applicable a été accordée ou sera accordée conformément au Standard international pour les Autorisations d'Usage à des fins Thérapeutiques, ou
- b) un écart apparent par rapport au Standard international pour les contrôles et les enquêtes ou au Standard international pour les laboratoires a causé le *résultat atypique*.

7.4.3 Si l'examen d'un *résultat atypique* aux termes de l'Article 7.4.2 révèle :

- une AUT applicable ou
- un écart par rapport aux Standards Internationaux de Contrôle et d'Enquête ou au *Standard International* pour les laboratoires ayant causé le *résultat atypique*, le contrôle dans son entier doit être considéré négatif et le pilote, l'ASN qui lui a délivré sa licence, son organisation nationale antidopage et l'AMA en seront informés.

7.4.4 Si cet examen ne révèle pas l'existence d'une AUT applicable ou un écart par rapport au Standard international pour les contrôles et les enquêtes ou au Standard international pour les laboratoires ayant causé le *résultat atypique*, la FIA mènera ou fera mener l'examen requis. Au terme de cet examen, soit le *résultat atypique* sera poursuivi comme un *résultat d'analyse anormal*, conformément à l'Article 7.3.1, soit le pilote, l'ASN qui lui a délivré sa licence, son organisation nationale antidopage et l'AMA seront avisés que le *résultat atypique* ne sera pas poursuivi comme un *résultat d'analyse anormal*.

7.4.5 La FIA ne rapportera pas de *résultat atypique* tant qu'elle n'aura pas terminé son examen et aura décidé si elle présentera ou non le *résultat atypique* comme un *résultat d'analyse anormal*, à moins que l'une des circonstances suivantes n'existe :

7.4.5.1 Si la FIA décide que l'échantillon B devrait être analysé avant la conclusion de son examen, elle peut effectuer l'analyse de l'échantillon B après en avoir notifié le pilote. La notification devra comprendre une description du *résultat atypique*, ainsi que l'information décrite à l'Article 7.3.1, (d) à (f).

7.4.5.2 Si la FIA reçoit, soit

- a) de la part d'un organisateur d'épreuve majeure peu de temps avant l'une des épreuves internationales dont il est responsable, soit
- b) de la part d'une organisation sportive responsable de respecter une échéance imminente quant au choix des membres d'une équipe en vue d'une épreuve internationale, une demande d'information pour savoir si un pilote dont le nom apparaît dans une liste fournie par l'organisateur d'épreuve majeure ou l'organisme sportif a ou non un *résultat atypique* encore en suspens, la FIA identifiera tout pilote se trouvant dans cette situation après avoir d'abord notifié l'organisateur d'épreuve majeure ou l'organisation sportive du *résultat atypique*.

7.5 Examen de résultats de Passeport atypiques et des résultats de Passeport anormaux

L'examen des résultats de Passeport atypiques et des résultats de Passeport anormaux sera effectué conformément aux dispositions du Standard international pour les contrôles et les enquêtes ainsi que du Standard international pour les laboratoires. Dès lors que la FIA est convaincue qu'une violation des règles antidopage a été commise, elle notifiera sans délai le pilote (et simultanément l'ASN qui lui a délivré sa licence, son organisation nationale antidopage

7.4 Review of Atypical Findings

7.4.1 As provided in the International Standard for Laboratories, in some circumstances laboratories are directed to report the presence of *Prohibited Substances*, which may also be produced endogenously, as *Atypical Findings*, i.e. as findings that are subject to further investigation.

7.4.2 Upon receipt of an *Atypical Finding*, the FIA shall conduct a review to determine whether:

- a) an applicable TUE has been granted or will be granted as provided in the International Standard for Therapeutic Use Exemptions, or
- b) there is any apparent departure from the International Standard for Testing and Investigations or from the International Standard for Laboratories that caused the *Atypical Finding*.

7.4.3 If the review of an *Atypical Finding* under Article 7.4.2 reveals:

- an applicable TUE or
- a departure from the International Standard for Testing and Investigations or the International Standard for Laboratories that caused the *Atypical Finding*, the entire test shall be considered negative and the Driver, the ASN that issued the licence to the Driver, the Driver's National Anti-Doping Organisation, and WADA shall be so informed.

7.4.4 If that review does not reveal an applicable TUE or a departure from the International Standard for Testing and Investigations or the International Standard for Laboratories that caused the *Atypical Finding*, the FIA shall conduct the required investigation or cause it to be conducted. After the investigation is completed, either the *Atypical Finding* will be brought forward as an Adverse Analytical Finding, in accordance with Article 7.3.1, or else the Driver, the ASN that issued the licence to the Driver the Driver's National Anti-Doping Organization and WADA shall be notified that the *Atypical Finding* will not be brought forward as an Adverse Analytical Finding.

7.4.5 The FIA will not provide notice of an *Atypical Finding* until it has completed its investigation and has decided whether it will bring the *Atypical Finding* forward as an *Adverse Analytical Finding*, unless one of the following circumstances exists:

7.4.5.1 If the FIA determines the B Sample should be analysed prior to the conclusion of its investigation, it may conduct the B Sample analysis after notifying the Driver, with such notice to include a description of the *Atypical Finding* and the information described in Article 7.3.1 (d) to (f).

7.4.5.2 If the FIA receives a request either

- a) from a Major Event Organisation shortly before one of its International Events, or
- b) from a sport organisation responsible for meeting an imminent deadline for selecting team members for an International Event, to disclose whether any Driver identified on a list provided by the Major Event Organisation or sport organisation has a pending *Atypical Finding*, the FIA shall so advise the Major Event Organisation or sports organisation after first providing notice of the *Atypical Finding* to the Driver.

7.5 Review of Atypical Passport Findings and Adverse Passport Findings

Review of *Atypical Passport Findings* and *Adverse Passport Findings* shall take place as provided in the International Standard for Testing and Investigations and International Standard for Laboratories. At such time as the FIA is satisfied that an anti-doping rule violation has occurred, it shall promptly give the Driver (and simultaneously the ASN that issued the licence to the Driver, the Driver's National Anti-Doping Organisation and

et l'AMA) de la violation des règles antidopage alléguée et des fondements de cette allégation.

7.6 Examen de manquements aux obligations en matière de localisation

La FIA examinera les manquements potentiels à l'obligation de transmission d'informations sur la localisation ainsi que les contrôles manqués, tels que définis dans le Standard international pour les contrôles et les enquêtes, eu égard aux pilotes qui déposent à la FIA leurs informations sur la localisation, conformément à l'Annexe I du Standard international pour les contrôles et les enquêtes. Dès lors que la FIA est convaincue qu'une violation des règles antidopage au titre de l'Article 2.4 a été commise, elle notifiera sans retard le pilote (et simultanément l'ASN qui lui a délivré sa licence, son organisation nationale antidopage et l'AMA) qu'elle allègue une violation de l'Article 2.4 et notifiera les fondements de cette allégation.

7.7 Examen d'autres violations des règles antidopage non comprises dans les Articles 7.2 à 7.6

La FIA procédera à tout examen complémentaire requis relatif à une violation potentielle des règles antidopage non couverte par les Articles 7.2 à 7.6. Dès que la FIA est convaincue qu'il y a eu violation d'une règle antidopage, elle notifiera sans tarder le pilote ou l'autre personne (et simultanément l'ASN qui a délivré la licence au pilote, l'organisation nationale antidopage du pilote ou de l'autre personne et l'AMA) de la violation de la règle antidopage alléguée et des fondements de cette allégation.

7.8 Identification des violations antérieures des règles antidopage

Avant de notifier le pilote ou l'autre personne d'une violation alléguée des règles antidopage conformément aux dispositions ci-dessus, la FIA vérifiera dans ADAMS et contactera l'AMA et les autres organisations antidopage pertinentes afin de déterminer s'il existe des violations antérieures des règles antidopage.

7.9 Suspensions provisoires

7.9.1 Suspension provisoire obligatoire :

Lorsqu'un résultat d'analyse anormal d'un échantillon A est reçu pour une substance interdite, à l'exception d'une substance spécifiée, ou pour une méthode interdite et qu'un examen mené conformément à l'Article 7.2.2 ne révèle pas d'AUT applicable ou d'écart par rapport au Standard international pour les contrôles et les enquêtes ou au Standard international pour les laboratoires ayant causé le résultat d'analyse anormal, une suspension provisoire sera imposée dès la notification décrite à l'Articles 7.2, 7.3 ou 7.5 ou rapidement après.

7.9.2 Suspension provisoire facultative :

Dans tout cas de résultat d'analyse anormal pour une substance spécifiée, ou dans le cas de toute autre violation des règles antidopage non visée par l'Article 7.9.1, la FIA peut imposer une suspension provisoire au pilote ou à l'autre personne contre laquelle une violation des règles antidopage est alléguée à tout moment après l'examen et la notification décrites aux Articles 7.2 à 7.7 et avant l'audience finale décrite à l'Article 8.

Une suspension provisoire ne peut être imposée, en vertu de l'Article 7.9.1 ou de l'Article 7.9.2, que si le pilote ou l'autre personne a eu la possibilité :

- de bénéficier d'une audience préliminaire que ce soit avant l'entrée en vigueur de la suspension provisoire ou rapidement après l'entrée en vigueur de cette suspension provisoire ; ou
- de bénéficier d'une audience finale accélérée selon l'Article 8 rapidement après l'entrée en vigueur d'une suspension provisoire.

De plus, le pilote ou l'autre personne a le droit de faire appel de la suspension provisoire conformément à l'Article 13.2 (sauf le cas prévu à l'Article 7.9.3.1).

7.9.3.1 La suspension provisoire peut être levée si le pilote ou l'autre personne démontre à l'instance d'audition que la violation a

WADA) notice of the anti-doping rule violation asserted and the basis of that assertion.

7.6 Review of Whereabouts Failures

The FIA shall review potential filing failures and missed tests, as defined in the International Standard for Testing and Investigations, in respect of Drivers who file their whereabouts information with the FIA, in accordance with Annex I to the International Standard for Testing and Investigations. At such time as the FIA is satisfied that an Article 2.4 anti-doping rule violation has occurred, it shall promptly give the Driver (and simultaneously the ASN that issued the licence to the Driver, the Driver's National Anti-Doping Organisation and WADA) notice that it is asserting a violation of Article 2.4 and the basis of that assertion.

7.7 Review of Other Anti-Doping Rule Violations not covered by Articles 7.2 to 7.6

The FIA shall conduct any follow-up investigation required into a possible anti-doping rule violation not covered by Articles 7.2 to 7.6. At such time as the FIA is satisfied that an anti-doping rule violation has occurred, it shall promptly give the Driver or other Person (and simultaneously the ASN that issued the licence to the Driver, the Driver's or other Person's National Anti-Doping Organisation and WADA) notice of the anti-doping rule violation asserted and the basis of that assertion.

7.8 Identification of Prior Anti-Doping Rule Violations

Before giving a Driver or other Person notice of an asserted anti-doping rule violation as provided above, the FIA shall refer to ADAMS and contact WADA and other relevant Anti-Doping Organisations to determine whether any prior anti-doping rule violation exists.

7.9 Provisional Suspensions

7.9.1 Mandatory Provisional Suspension:

If analysis of an A Sample has resulted in an Adverse Analytical Finding for a Prohibited Substance that is not a Specified Substance, or for a Prohibited Method, and a review in accordance with Article 7.2.2 does not reveal an applicable TUE or departure from the International Standard for Testing and Investigations or the International Standard for Laboratories that caused the Adverse Analytical Finding, a Provisional Suspension shall be imposed upon or promptly after the notification described in Article 7.2, 7.3 or 7.5.

7.9.2 Optional Provisional Suspension:

In case of an Adverse Analytical Finding for a Specified Substance, or in case of any other anti-doping rule violations not covered by Article 7.9.1, the FIA may impose a Provisional Suspension on the Driver or other Person against whom the anti-doping rule violation is asserted at any time after the review and notification described in Articles 7.2 to 7.7 and prior to the final hearing as described in Article 8.

7.9.3 Where a Provisional Suspension is imposed pursuant to Article 7.9.1 or Article 7.9.2, the Driver or other Person shall be given either:

- an opportunity for a Provisional Hearing either before or on a timely basis after imposition of the Provisional Suspension; or
- an opportunity for an expedited final hearing in accordance with Article 8 on a timely basis after imposition of the Provisional Suspension.

Furthermore, the Driver or other Person has a right to appeal against the Provisional Suspension in accordance with Article 13.2 (save as set out in Article 7.9.3.1).

7.9.3.1 The Provisional Suspension may be lifted if the Driver or other Person demonstrates to the hearing panel that the violation is

probablement impliqué un *produit contaminé*. La décision de l'instance d'audition de ne pas lever une *suspension provisoire* en raison des allégations du *pilote* ou d'une autre *personne* concernant un *produit contaminé* ne sera pas susceptible d'appel.

7.9.3.2 La *suspension provisoire* sera imposée (ou ne sera pas levée) à moins que le *pilote* ou l'autre *personne* n'établisse :

- a) que l'allégation de violation des règles antidopage n'a aucune perspective raisonnable d'être maintenue, par exemple en raison d'un vice patent dans le dossier à l'encontre du *pilote* ou de l'autre *personne* ; ou
- b) que le *pilote* ou l'autre *personne* a des arguments solides et défendables montrant qu'il n'a commis aucune *faute ni négligence* pour la/les violation(s) antidopage alléguée(s), de sorte que toute période de *suspension* susceptible d'être normalement imposée pour une telle violation risque d'être entièrement éliminée par l'application de l'Article 10.4 ; ou
- c) qu'il existe d'autres faits qui rendent manifestement injuste, dans toutes les circonstances, d'imposer une *suspension provisoire* avant une audience finale conformément à l'Article 8. Ce motif doit être interprété de manière étroite, et appliqué uniquement dans des circonstances réellement exceptionnelles. Par exemple, le fait que la *suspension provisoire* empêcherait le *pilote* ou l'autre *personne* de participer à une *compétition* ou à une *épreuve* particulière ne serait pas qualifié de circonstance exceptionnelle à cette fin.

7.9.4 Si une *suspension provisoire* est imposée sur la base d'un *résultat d'analyse anormal* de l'échantillon A et qu'une analyse subséquente de l'échantillon B ne confirme pas le résultat de l'analyse de l'échantillon A, le *pilote* ne pourra faire l'objet d'aucune autre *suspension provisoire* s'appuyant sur une violation de l'Article 2.1. Dans les circonstances où le *pilote* (ou son équipe) est exclu d'une *compétition* sur la base d'une violation de l'Article 2.1 et que l'analyse subséquente de l'échantillon B ne confirme pas le résultat d'analyse de l'échantillon A, le *pilote* ou l'équipe en question pourra continuer à participer à la *compétition*, à condition que cela demeure sans effet sur la *compétition* et qu'il soit encore possible de réintégrer le *pilote* ou son équipe. En outre, le *pilote* ou l'équipe peut ensuite participer à d'autres *compétitions* de la même *manifestation*.

7.9.5 Dans tous les cas où un *pilote* ou une autre *personne* a été notifié d'une violation des règles antidopage mais sans qu'une *suspension provisoire* ne lui ait été imposée, le *pilote* ou l'autre *personne* aura l'occasion d'accepter volontairement une *suspension provisoire* dans l'attente de la résolution de l'affaire.

[Commentaire sur l'Article 7.9 : Toute *suspension provisoire* purgée par un *pilote* ou une autre *personne* sera déduite de la période de *suspension* imposée en fin de compte. Voir Articles 10.11.3.1 et 10.11.3.2.]

7.9.6 Après l'imposition d'une *suspension provisoire* et après une *audience préliminaire* mais avant une audience finale, le *pilote* peut demander à la FIA une autre *audience préliminaire*, sous réserve que de nouvelles preuves existent qui, si elles avaient été connues au moment de l'*audience préliminaire* antérieure, auraient pu satisfaire aux exigences de l'Article 7.9.3.2 ci-dessus et conduire à la levée de la *suspension provisoire*. Cette demande doit être présentée par écrit à la FIA et doit établir clairement l'existence de telles preuves nouvelles répondant à ce critère. Si la demande d'une autre *audience préliminaire* est accordée par la FIA, le même membre du Comité Disciplinaire Antidopage de la FIA (ci-après CDA) qui a présidé l'*audience préliminaire* préalable décidera de la nouvelle demande d'*audience préliminaire*, à moins que des circonstances exceptionnelles ne l'en empêchent, auquel cas un autre membre du CDA sera désigné pour diriger la nouvelle *audience préliminaire*. Si une autre *audience préliminaire* est accordée après que l'instance d'audition a été constituée, tout membre de l'instance d'audition peut tenir l'*audience préliminaire*. Les décisions découlant de l'*audience préliminaire* peuvent être divulguées par le CDA sans raisons.

likely to have involved a *Contaminated Product*. A hearing panel's decision not to lift a mandatory *Provisional Suspension* on account of the *Driver's* assertion regarding a *Contaminated Product* shall not be appealable.

7.9.3.2 The *Provisional Suspension* shall be imposed (or shall not be lifted) unless the *Driver* or other *Person* establishes that:

- a) the assertion of an anti-doping rule violation has no reasonable prospect of being upheld, e.g. because of a patent flaw in the case against the *Driver* or other *Person*; or
- b) the *Driver* or other *Person* has a strong arguable case that he bears *No Fault or Negligence* for the anti-doping rule violation(s) asserted, so that any period of *Ineligibility* that might otherwise be imposed for such a violation is likely to be completely eliminated by application of Article 10.4; or
- c) some other facts exist that make it clearly unfair, in all of the circumstances, to impose a *Provisional Suspension* prior to a final hearing in accordance with Article 8. These grounds are to be construed narrowly, and applied only in truly exceptional circumstances. For example, the fact that the *Provisional Suspension* would prevent the *Driver* or other *Person* from participating in a particular *Competition* or *Event* shall not qualify as exceptional circumstances for these purposes.

7.9.4 If a *Provisional Suspension* is imposed based on an A Sample Adverse Analytical Finding and a subsequent B Sample analysis does not confirm the A Sample analysis, then the *Driver* shall not be subject to any further *Provisional Suspension* on account of a violation of Article 2.1. In circumstances where the *Driver* (or his team) has been removed from a *Competition* based on a violation of Article 2.1 and the subsequent B Sample analysis does not confirm the A Sample finding, then if it is still possible for the *Driver* or his team to be reinserted without otherwise affecting the *Competition*, the *Driver* or his team may continue to take part in the *Competition*. In addition, the *Driver* or his team may thereafter take part in other *Competitions* in the same *Event*.

7.9.5 In all cases where a *Driver* or other *Person* has been notified of an anti-doping rule violation but a *Provisional Suspension* has not been imposed on him, the *Driver* or other *Person* shall be offered the opportunity to accept a *Provisional Suspension* voluntarily pending the resolution of the matter.

[Comment to Article 7.9: *Drivers* and other *Persons* shall receive credit for a *Provisional Suspension* against any period of *Ineligibility* which is ultimately imposed. See Articles 10.11.3.1 and 10.11.3.2.]

7.9.6 After the imposition of a *Provisional Suspension* and following a *Provisional Hearing* but prior to a final hearing, the *Driver* can petition the FIA for another *Provisional Hearing* provided that new evidence exists that, if known at the time of the earlier *Provisional Hearing*, may have satisfied the requirements of Article 7.9.3.2 above and may have lead to the lifting of the *Provisional Suspension*. Such petition must be made in writing to the FIA and must clearly establish the existence of such new evidence meeting this criterion. If the request for another *Provisional Hearing* is granted by the FIA, the same FIA Anti-Doping Disciplinary Committee (hereinafter ADC) member who presided over the prior *Provisional Hearing* will decide on the new *Provisional Hearing* request, unless exceptional circumstances prevent him from doing so, in which case another ADC member will be appointed to conduct the new *Provisional Hearing*. If another *Provisional Hearing* is granted after the hearing panel has been constituted, any member of the hearing panel may conduct the *Provisional Hearing*. *Provisional Hearing* decisions may be issued by the ADC without reasons.

7.10 RÉSOLUTION SANS AUDITION

7.10.1 Accord entre les parties

A tout moment lors du processus de gestion des résultats, le *pilote* ou l'autre *personne* contre qui une violation des règles antidopage est alléguée pourra reconnaître cette violation, renoncer à une audience et accepter les *conséquences* prévues par le *Règlement* ou, si l'existence de telles *conséquences* au titre du *Règlement* reste à apprécier, celles ayant été proposées par la *FIA*. L'accord sera soumis au *CDA* pour approbation et, si approuvé par le *CDA*, l'accord final énoncera les raisons motivant toute période de *suspension* convenue, y compris (le cas échéant) la raison pour laquelle la *sanction* a été alléguée.

Un tel accord aura valeur de décision prise au titre du *Règlement* au sens de l'Article 13. La décision sera communiquée aux parties avec un droit d'appel conformément à l'Article 13.2.3 tel qu'énoncé à l'Article 14.2.2 et sera publiée conformément à l'Article 14.3.2.

7.10.2 Renonciation à une audition

Un *pilote* ou une autre *personne* contre qui une violation des règles antidopage est alléguée peut expressément renoncer à une audience.

A titre alternatif, si le *pilote* ou l'autre *personne* contre qui une violation des règles antidopage est alléguée ne conteste pas l'allégation dans un délai spécifié dans la notification envoyée par la *FIA* qui allègue la violation, il ou elle sera réputé(e) avoir renoncé à une audition.

7.10.3 Procédure en cas de renonciation à l'audition d'un *pilote*

Dans les cas où l'Article 7.10.2 s'applique, une audience devant une instance de jugement ne sera pas requise. A la place, l'affaire sera portée devant le *CDA* pour décision, avec tous les documents disponibles y relatifs.

Le *CDA* rendra rapidement une décision écrite (conformément à l'Article 8.2) sur l'existence ou non d'une violation des règles antidopage et sur les *conséquences* imposées qui en résultent, et établira toutes les raisons motivant une période de *suspension* imposée, y compris (le cas échéant) la raison pour laquelle la période potentielle maximale de *suspension* n'a pas été imposée. La *FIA* enverra une copie de cette décision aux autres *organisations antidopage* ayant le droit de faire appel au titre de l'Article 13.2.3, et *divulguera publiquement* cette décision conformément à l'Article 14.3.2.

7.11 Notification des décisions de gestion des résultats

Dans tous les cas où la *FIA* a allégué l'existence d'une violation des règles antidopage, retiré l'allégation de l'existence d'une des règles antidopage, imposé une *suspension provisoire* ou convenu avec un *pilote* ou une autre *personne* de l'imposition de *conséquences* sans audience, la *FIA* en notifiera conformément à l'Article 14.2.1 les autres *organisations antidopage* ayant un droit d'appel selon l'Article 13.2.3.

7.12 Retraite sportive

Si un *pilote* ou une autre *personne* prend sa retraite au cours du processus de gestion des résultats, la *FIA* conserve la compétence de mener le processus à son terme. Si un *pilote* ou une autre *personne* prend sa retraite avant que le processus de gestion des résultats n'ait été amorcé, et que la *FIA* aurait eu compétence sur le *pilote* ou l'autre *personne* en matière de gestion des résultats au moment où le *pilote* ou l'autre *personne* a commis une violation des règles antidopage, la *FIA* reste habilitée à gérer les résultats dans le respect de cette violation des règles antidopage.

[Commentaire sur l'Article 7.12 : La conduite d'un *pilote* ou d'une autre *personne* avant que ce *pilote* ou cette autre *personne* ne relève de la juridiction d'une organisation antidopage ne constitue pas une violation des règles antidopage, mais pourrait justifier le refus d'accepter l'adhésion du *pilote* ou de l'autre *personne* à une organisation sportive.]

7.10 RESOLUTION WITHOUT A HEARING

7.10.1 Agreement between parties

At any time during the results management process the *Driver* or other *Person* against whom an anti-doping rule violation is asserted may admit that violation at any time, waive a hearing, and accept the *Consequences* that are mandated by the *Regulations* or, where some discretion as to *Consequences* exists under the *Regulations*, that have been offered by the *FIA*. The agreement shall be submitted to the *ADC* for approval and, if approved by the *ADC*, the final agreement shall state the full reasons for any period of *Ineligibility* agreed, including (if applicable) the reason why the flexibility in the *Sanction* was applied.

Such agreement shall be deemed to be a decision made under the *Regulations* within the meaning of Article 13. The decision will be reported to the parties with a right to appeal under Article 13.2.3 as provided in Article 14.2.2 and shall be published in accordance with Article 14.3.2.

7.10.2 Waiver of hearing

A *Driver* or other *Person* against whom an anti-doping rule violation is asserted may waive a hearing expressly.

Alternatively, if the *Driver* or other *Person* against whom an anti-doping rule violation is asserted fails to request the hearing and/or to dispute that assertion within the deadline specified in the notice sent by the *FIA* asserting the violation, then he shall be deemed to have waived a hearing.

7.10.3 Process in case of the *Driver's* waiving of a hearing

In cases where Article 7.10.2 applies, a hearing before a hearing panel shall not be required. Instead the case shall be referred to the *ADC* for adjudication, transmitting all the available documents in the case.

The *ADC* shall promptly issue a written decision (in accordance with Article 8.2) about the commission of the anti-doping rule violation and the *Consequences* imposed as a result, and setting out the full reasons for any period of *Ineligibility* imposed, including (if applicable) the reason why the maximum potential period of *Ineligibility* was not imposed. The *FIA* shall send copies of that decision to other *Anti-Doping Organisations* with a right to appeal under Article 13.2.3, and shall *Publicly Disclose* that decision in accordance with Article 14.3.2.

7.11 Notification of Results Management Decisions

In all cases where the *FIA* has asserted the commission of an anti-doping rule violation, withdrawn the assertion of an anti-doping rule violation, imposed a *Provisional Suspension*, or agreed with a *Driver* or other *Person* on the imposition of *Consequences* without a hearing, the *FIA* shall give notice thereof in accordance with Article 14.2.1 to other *Anti-Doping Organisations* with a right to appeal under Article 13.2.3.

7.12 Retirement from Sport

If a *Driver* or other *Person* retires while the *FIA* is conducting the results management process, the *FIA* retains jurisdiction to complete its results management process. If a *Driver* or other *Person* retires before any results management process has begun, and the *FIA* would have had results management jurisdiction over the *Driver* or other *Person* at the time the *Driver* or other *Person* committed an anti-doping rule violation, the *FIA* has authority to conduct results management in respect of that anti-doping rule violation.

[Comment to Article 7.12: Conduct by a *Driver* or other *Person* before the *Driver* or other *Person* was subject to the jurisdiction of any *Anti-Doping Organisation* would not constitute an anti-doping rule violation but could be a legitimate basis for denying the *Driver* or other *Person* membership in a sports organisation.]

ARTICLE 8 – DROIT À UNE AUDIENCE ÉQUITABLE

8.1 Principes d'une audience équitable

8.1.1 Lorsqu'il n'y a pas d'accord en conformité avec l'Article 7.10.1 ou que le *pilote* ou l'autre *personne* ne renonce pas à une audition au sens de l'Article 7.10.1 ou de l'Article 7.10.2, le cas sera renvoyé devant le CDA pour audition et décision.

8.1.2 Les audiences seront programmées et tenues dans des délais raisonnables. Les audiences tenues dans le cadre des épreuves soumises au Règlement peuvent suivre une procédure accélérée telle qu'autorisée par le CDA.

[Commentaire sur l'Article 8.1.2 : Par exemple, une audience pourrait être accélérée à la veille d'une grande compétition si la décision relative à la violation des règles antidopage est nécessaire pour déterminer si le pilote est autorisé à participer à la compétition, ou encore durant une compétition si la décision rendue déterminera la validité des résultats du pilote ou la continuation de sa participation à l'épreuve.]

8.1.3 Le CDA déterminera la procédure à suivre lors de l'audience.

8.1.4 L'AMA et l'ASN qui a délivré la licence au *pilote* ou à l'autre *personne* peut assister à l'audience en tant qu'observatrice. En tout état de cause, la FIA tiendra l'AMA pleinement informée de l'évolution des causes en instance et du résultat de toutes les audiences.

8.1.5 Le CDA agira en tout temps de manière équitable et impartiale envers toutes les parties.

8.2 Décisions

8.2.1 A la fin de l'audience ou rapidement après, le CDA rendra une décision écrite comportant l'ensemble des motifs de la décision ainsi que la période de suspension éventuellement imposée, y compris (le cas échéant) une justification expliquant pourquoi la conséquence maximale potentielle n'a pas été imposée. Le CDA peut décider de communiquer la partie du dispositif de la décision aux parties, avant les motifs. La décision sera exécutoire dès cette notification du dispositif par courrier, télécopieur ou courriel.

8.2.2 La décision peut faire l'objet d'un appel devant le TAS conformément aux dispositions de l'Article 13. Une copie de la décision sera remise au *pilote* ou à l'autre *personne* ainsi qu'aux autres *organisations antidopage* ayant un droit d'appel en vertu de l'Article 13.2.3.

8.2.3 Lorsqu'aucun appel n'est formé contre la décision,

- (a) si la décision est qu'une violation des règles antidopage a été commise, elle sera *divulguée publiquement* tel que stipulé à l'Article 14.3.2 ; mais
- (b) si la décision est qu'aucune violation des règles antidopage n'a été commise, elle ne sera *divulguée publiquement* qu'avec le consentement du *pilote* ou de l'autre *personne* faisant l'objet de la décision. La FIA devra faire des efforts raisonnables pour obtenir ce consentement et, si elle l'obtient, elle *divulguera publiquement* la décision dans son intégralité ou dans toute forme condensée que le *pilote* ou l'autre *personne* approuvera.

Les principes énoncés à l'Article 14.3.6 s'appliquent aux cas impliquant un mineur.

8.3 Audience unique devant le TAS

Les allégations de violation des règles antidopage peuvent être entendues directement devant le TAS, sans nécessiter d'audience préalable, avec le consentement du *pilote*, de la FIA, de l'AMA et de toute autre *organisation antidopage* qui aurait eu le droit de faire appel devant le TAS d'une décision d'audience en première instance.

[Commentaire sur l'Article 8.3 : Lorsque toutes les parties identifiées dans cet article sont d'accord que leurs intérêts seront dûment protégés lors d'une audience unique, il n'est pas nécessaire d'encourir les frais de deux audiences. Une organisation antidopage qui souhaite participer aux audiences du TAS en tant que partie ou observateur peut conditionner son consentement à l'audience unique à l'octroi de ce droit.]

ARTICLE 8 – RIGHT TO A FAIR HEARING

8.1 Principles for a Fair Hearing

8.1.1 When there is no agreement in accordance with Article 7.10.1 or the *Driver* or other *Person* does not waive a hearing in accordance with Article 7.10.2, then the case shall be referred to the ADC for hearing and adjudication.

8.1.2 Hearings shall be scheduled and completed within a reasonable time. Hearings held in connection with *Events* that are subject to the *Regulations* may be conducted via an expedited process where permitted by the ADC.

[Comment to Article 8.1.2: For example, a hearing could be expedited on the eve of a major Competition where the resolution of the anti-doping rule violation is necessary to determine the Driver's eligibility to participate in the Competition, or during a Competition where the resolution of the case will affect the validity of the Driver's results or continued participation in the Event.]

8.1.3 The ADC shall determine the procedure to be followed at the hearing.

8.1.4 WADA and the ASN that issued the licence to the *Driver* or to the other *Person* may attend the hearing as observers. In any event, the FIA shall keep WADA fully apprised as to the status of pending cases and the result of all hearings.

8.1.5 The ADC shall act in a fair and impartial manner towards all parties at all times.

8.2 Decisions

8.2.1 At the end of the hearing, or on a timely basis thereafter, the ADC shall issue a written decision that includes the full reasons for the decision and for any period of *Ineligibility* imposed, including (if applicable) the reason why the greatest potential *Consequences* were not imposed. The ADC may decide to communicate the operative part of the decision to the parties, prior to the reasons. The decision shall be enforceable from such notification of the operative part by courier, facsimile and/or electronic mail.

8.2.2 The decision may be appealed to the CAS as provided in Article 13. Copies of the decision shall be provided to the *Driver* or other *Person* and to other *Anti-Doping Organisations* with a right to appeal under Article 13.2.3.

8.2.3 If no appeal is brought against the decision, then

- (a) if the decision is that an anti-doping rule violation was committed, the decision shall be *Publicly Disclosed* as provided in Article 14.3.2; but
- (b) if the decision is that no anti-doping rule violation was committed, then the decision shall only be *Publicly Disclosed* with the consent of the *Driver* or other *Person* who is the subject of the decision. The FIA shall use reasonable efforts to obtain such consent, and if consent is obtained, shall *Publicly Disclose* the decision in its entirety or in such redacted form as the *Driver* or other *Person* may approve.

The principles contained at Article 14.3.6 shall be applied in cases involving a *Minor*.

8.3 Single Hearing before the CAS

Cases asserting anti-doping rule violations may be heard directly by the CAS, with no requirement for a prior hearing, with the consent of the *Driver*, the FIA and WADA, and any other *Anti-Doping Organisation* that would have had a right to appeal a first instance hearing decision to CAS.

[Comment to Article 8.3: Where all of the parties identified in this Article are satisfied that their interests will be adequately protected in a single hearing, there is no need to incur the extra expense of two hearings. An Anti-Doping Organisation that wants to participate in the CAS hearing as a party or as an observer may condition its approval of a single hearing on being granted that right.]

ARTICLE 9 – ANNULATION AUTOMATIQUE DES RÉSULTATS INDIVIDUELS

Une violation du Règlement dans les sports individuels en relation avec un contrôle en compétition conduit automatiquement à l'annulation des résultats obtenus lors de cette compétition particulière et à toutes les conséquences en résultant, y compris le retrait des trophées, médailles, points et prix.

[Commentaire sur l'Article 9 : Pour les sports d'équipe, toute récompense reçue par un joueur individuel sera annulée. En revanche, la disqualification de l'équipe sera régie par l'Article 11. Dans les sports qui ne sont pas des sports d'équipe, mais où des prix sont remis aux équipes, l'annulation des résultats ou une autre mesure disciplinaire prononcée contre l'équipe, lorsqu'un ou plusieurs des membres de l'équipe ont commis une violation des règles antidopage, est prononcée conformément aux règles applicables de la fédération internationale.]

ARTICLE 10 – SANCTIONS À L'ENCONTRE DES INDIVIDUS

10.1 Annulation des résultats lors d'une épreuve au cours de laquelle une violation des règles antidopage est survenue

Une violation des règles antidopage commise lors d'une épreuve ou en lien avec cette épreuve peut entraîner, sur décision de l'organisme responsable de l'épreuve, l'annulation de tous les résultats individuels obtenus par le pilote dans le cadre de ladite épreuve, avec toutes les conséquences en résultant, y compris le retrait des trophées, médailles, points et prix, sauf dans les cas prévus à l'Article 10.1.1.

Les facteurs à prendre en considération pour annuler d'autres résultats au cours d'une manifestation peuvent inclure par exemple, la gravité de la violation des règles antidopage commise par le pilote et la question de savoir si le pilote a obtenu des contrôles négatifs lors des autres compétitions.

[Commentaire sur l'Article 10.1 : Alors que l'Article 9 invalide le résultat obtenu à une seule compétition au cours de laquelle le sportif a obtenu des résultats positifs (p. ex. l'épreuve du 100 mètres dos), cet article peut entraîner l'annulation de tous les résultats obtenus à toutes les épreuves de la manifestation (p. ex. les championnats du monde de la FINA).]

10.1.1 Si le pilote démontre qu'il n'a commis aucune faute ou négligence en relation avec la violation, ses résultats individuels dans d'autres compétitions ne seront pas annulés, à moins que les résultats obtenus dans des compétitions autres que celle durant laquelle la violation est intervenue n'aient été vraisemblablement influencés par la violation des règles antidopage commise par le pilote.

10.2 Suspension en cas de présence, d'Usage ou de tentative d'Usage, ou de possession de substances interdites ou de méthodes interdites

La période de suspension pour une violation des Articles 2.1, 2.2 ou 2.6 sera la suivante, sous réserve d'une réduction ou d'un sursis potentiel conformément aux Articles 10.4, 10.5 ou 10.6 :

10.2.1 La durée de la suspension sera de quatre ans lorsque :

10.2.1.1 La violation des règles antidopage n'implique pas une substance spécifiée, à moins que le pilote ou l'autre personne ne puisse établir que cette violation n'était pas intentionnelle.

10.2.1.2 La violation des règles antidopage implique une substance spécifiée et la FIA peut établir que cette violation était intentionnelle.

10.2.2 Si l'Article 10.2.1 ne s'applique pas, la durée de la suspension sera de deux ans.

10.2.3 Au sens des Articles 10.2 et 10.3, le terme « intentionnel » vise à identifier les pilotes qui trichent. C'est pourquoi ce terme exige que le pilote ou l'autre personne ait adopté une conduite dont il/elle savait qu'elle constituait ou provoquait une violation des règles antidopage ou qu'il existait un risque important qu'elle puisse constituer ou aboutir à une violation des règles antidopage, et a manifestement ignoré ce risque. Une violation des règles antidopage découlant d'un résultat d'analyse anormal pour une substance qui n'est interdite qu'en compétition sera présumée ne pas être « intentionnelle » (cette présomption étant réfutable) si la substance est une substance spécifiée et que le pilote peut établir

ARTICLE 9 – AUTOMATIC DISQUALIFICATION OF INDIVIDUAL RESULTS

A violation of the Regulations in Individual Sports in connection with an In-Competition test automatically leads to Disqualification of the results obtained in that Competition with all resulting Consequences, including forfeiture of any trophies, medals, points and prizes.

[Comment to Article 9: For Team Sports, any awards received by individual players will be Disqualified. However, Disqualification of the team will be as provided in Article 11. In sports which are not Team Sports but where awards are given to teams, Disqualification or other disciplinary action against the team when one or more team members have committed an anti-doping rule violation shall be as provided in the applicable rules of the International Federation.]

ARTICLE 10 – SANCTIONS ON INDIVIDUALS

10.1 Disqualification of Results in an Event during which an Anti-Doping Rule Violation occurs

An anti-doping rule violation occurring during or in connection with an Event may, upon the decision of the ruling body of the Event, lead to Disqualification of all of the results obtained by the Driver in that Event, with all resulting Consequences, including forfeiture of all trophies, medals, points and prizes, except as provided in Article 10.1.1.

Factors to be included in considering whether to Disqualify other results in an Event might include, for example, the seriousness of the Driver's anti-doping rule violation and whether the Driver tested negative in the other Competitions.

[Comment to Article 10.1: Whereas Article 9 Disqualifies the result in a single Competition in which the Athlete tested positive (e.g., the 100 meter backstroke), this Article may lead to Disqualification of all results in all races during the Event (e.g., the FINA World Championships).]

10.1.1 If the Driver establishes that he bears No Fault or Negligence for the violation, the Driver's individual results in the other Competitions shall not be Disqualified unless the Driver's results in Competitions other than the Competition in which the anti-doping rule violation occurred were likely to have been affected by the Driver's anti-doping rule violation.

10.2 Ineligibility for Presence, Use or Attempted Use, or Possession of Prohibited Substances and Prohibited Methods

The period of Ineligibility for a violation of Articles 2.1, 2.2 or 2.6 shall be as follows, subject to potential reduction or suspension pursuant to Articles 10.4, 10.5 or 10.6 :

10.2.1 The period of Ineligibility shall be four years where:

10.2.1.1 the anti-doping rule violation does not involve a Specified Substance, unless the Driver or other Person can establish that the anti-doping rule violation was not intentional.

10.2.1.2 the anti-doping rule violation involves a Specified Substance and the FIA can establish that the anti-doping rule violation was intentional.

10.2.2 If Article 10.2.1 does not apply, the period of Ineligibility shall be two years.

10.2.3 As used in Articles 10.2 and 10.3, the term "intentional" is meant to identify those Drivers who cheat. The term therefore requires that the Driver or other Person engaged in conduct which he knew constituted an anti-doping rule violation or knew that there was a significant risk that the conduct might constitute or result in an anti-doping rule violation and manifestly disregarded that risk. An anti-doping rule violation resulting from an Adverse Analytical Finding for a substance which is only prohibited In-Competition shall be rebuttably presumed to be not intentional if the substance is a Specified Substance and the Driver can establish that the Prohibited Substance was Used Out-of-Competition. An anti-

que la *substance interdite* a été utilisée *hors compétition*. Une violation des règles antidopage découlant d'un *résultat d'analyse anormal* pour une substance qui n'est interdite qu'en *compétition* ne sera pas considérée comme « intentionnelle » si la substance n'est pas une *substance spécifiée* et que le *pilote* peut établir que la *substance interdite* a été utilisée *hors compétition* dans un contexte sans rapport avec la performance sportive.

10.3 Suspension pour d'autres violations des règles antidopage

La période de *suspension* pour les violations des règles antidopage autres que celles prévues à l'Article 10.2 sera la suivante, sauf si les Articles 10.5 ou 10.6 sont applicables :

10.3.1 Pour les violations de l'Article 2.3 ou de l'Article 2.5, la période de *suspension* applicable sera de quatre ans, à moins que, dans le cas où il ne s'est pas soumis au prélèvement de l'échantillon, le *pilote* ne soit en mesure d'établir que la commission de la violation des règles antidopage n'était pas intentionnelle (selon la définition citée à l'Article 10.2.3), auquel cas la période de *suspension* sera de deux ans.

10.3.2 Pour les violations de l'Article 2.4, la période de *suspension* sera de deux ans. Cette période de *suspension* pourra être réduite, au plus, de moitié, en fonction du degré de la *faute du pilote*. La flexibilité entre deux et un an de *suspension* au titre du présent article n'est pas applicable lorsque des changements fréquents de localisation de dernière minute ou l'identification d'autres conduites laissent sérieusement soupçonner que le *pilote* tentait de se rendre indisponible pour des *contrôles*.

10.3.3 Pour les violations de l'Article 2.7 ou 2.8, la période de *suspension* sera d'au moins quatre ans et pourra aller jusqu'à la *suspension à vie*, en fonction de la gravité de la violation. Une violation des Articles 2.7 ou 2.8 impliquant un *mineur* sera considérée comme étant particulièrement grave et, si elle est commise par un membre du *personnel d'encadrement du pilote* pour des violations non liées à des *substances spécifiées*, entraînera la *suspension à vie* du membre du *personnel d'encadrement du pilote* en cause. De plus, les violations graves des Articles 2.7 ou 2.8 susceptibles d'enfreindre également les lois et règlements non liés au sport devront être signalées aux autorités administratives, professionnelles ou judiciaires compétentes.

[Commentaire sur l'Article 10.3.3 : Les personnes impliquées dans le dopage des pilotes ou dans sa dissimulation doivent faire l'objet de sanctions plus sévères que celles imposées aux pilotes contrôlés positifs. Étant donné que l'autorité des organisations sportives se limite généralement à la suspension de l'accréditation ou du statut de membre et au retrait d'autres bénéfices sportifs, le signalement des cas de violation de la part du membre du personnel d'encadrement du pilote aux autorités compétentes constitue une mesure dissuasive importante.]

10.3.4 Pour les violations de l'Article 2.9, la période de *suspension* imposée sera au minimum de deux ans et au maximum de quatre ans, en fonction de la gravité de l'infraction.

10.3.5 Pour les violations de l'Article 2.10, la période de *suspension* sera de deux ans. Cette période de *suspension* pourra être réduite, au plus, de moitié, en fonction du degré de la *faute du pilote* ou de l'autre personne et des autres circonstances du cas.

[Commentaire sur l'Article 10.3.5 : Lorsque l'"autre personne" mentionnée à l'Article 2.10 n'est pas une personne physique mais une personne morale, cette entité peut faire l'objet des sanctions disciplinaires prévues à l'Article 12.]

10.4 Élimination de la période de suspension en l'absence de faute ou de négligence

Si un *pilote* ou une autre *personne* établit, dans un cas particulier, l'absence de *faute* ou de *négligence* de sa part, alors la période de *suspension* applicable sera annulée.

[Commentaire sur l'Article 10.4 : Le présent article et l'Article 10.5.2 ne s'appliquent qu'à l'imposition de sanctions ; ils ne sont pas applicables pour déterminer si une violation des règles antidopage a été commise. Ils ne s'appliquent que dans des circonstances exceptionnelles, par exemple si un *pilote* peut prouver que, malgré toutes les précautions prises, il a été victime d'un sabotage de la part d'un concurrent. Inversement, l'absence de *faute* ou de *négligence* ne s'appliquerait pas dans les circonstances suivantes : (a) un contrôle positif découlant d'une erreur d'étiquetage ou d'une contamination de vitamines

doping rule violation resulting from an Adverse Analytical Finding for a substance which is only prohibited In-Competition shall not be considered intentional if the substance is not a Specified Substance and the Driver can establish that the Prohibited Substance was Used Out-of-Competition in a context unrelated to sport performance.

10.3 Ineligibility for other Anti-Doping Rule Violations

The period of *Ineligibility* for anti-doping rule violations other than as provided in Article 10.2 shall be as follows, unless Article 10.5 or Article 10.6 is applicable:

10.3.1 For violations of Article 2.3 or Article 2.5, the period of *Ineligibility* shall be four years unless, in the case of failing to submit to Sample collection, the *Driver* can establish that the commission of the anti-doping rule violation was not intentional (as defined in Article 10.2.3), in which case the period of *Ineligibility* shall be two years.

10.3.2 For violations of Article 2.4, the period of *Ineligibility* shall be two years, subject to reduction to a minimum of one year, depending on the *Driver's* degree of *Fault*. The flexibility between two years and one year of *Ineligibility* in this Article is not available to *Drivers* where a pattern of last-minute whereabouts changes or other conduct raises a serious suspicion that the *Driver* was trying to avoid being available for *Testing*.

10.3.3 For violations of Article 2.7 or Article 2.8, the period of *Ineligibility* shall be a minimum of four years up to lifetime *Ineligibility*, depending on the seriousness of the violation. An Article 2.7 or Article 2.8 violation involving a *Minor* shall be considered a particularly serious violation and, if committed by *Driver Support Personnel* for violations other than for *Specified Substances*, shall result in lifetime *Ineligibility* for *Driver Support Personnel*. In addition, significant violations of Article 2.7 or Article 2.8 which may also violate non-sporting laws and regulations shall be reported to the competent administrative, professional or judicial authorities.

[Comment to Article 10.3.3: People who are involved in doping Drivers or covering up doping should be subject to sanctions which are more severe than those for the Drivers who test positive. Since the authority of sport organisations is generally limited to Ineligibility for accreditation or membership and other sport benefits, reporting Driver Support Personnel to the competent authorities is an important step in the deterrence of doping.]

10.3.4 For violations of Article 2.9, the period of *Ineligibility* imposed shall be a minimum of two years, up to four years, depending on the seriousness of the violation.

10.3.5 For violations of Article 2.10, the period of *Ineligibility* shall be two years, subject to reduction to a minimum of one year, depending on the *Driver* or other *Person's* degree of *Fault* and other circumstances of the case.

[Comment to Article 10.3.5: Where the "other Person" referenced in Article 2.10 is an entity and not an individual, that entity may be disciplined as provided in Article 12.]

10.4 Elimination of the Period of Ineligibility where there is No Fault or Negligence

If a *Driver* or other *Person* establishes in an individual case that he bears *No Fault or Negligence*, then the otherwise applicable period of *Ineligibility* shall be eliminated.

[Comment to Article 10.4: This Article and Article 10.5.2 apply only to the imposition of sanctions; they are not applicable to the determination of whether an anti-doping rule violation has occurred. They will only apply in exceptional circumstances, for example where a *Drivers* could prove that, despite all due care, he was sabotaged by a competitor. Conversely, *No Fault or Negligence* would not apply in the following circumstances: (a) a positive test resulting from a mislabelled or contaminated vitamin or nutritional supplement (Drivers are responsible for what they ingest (Article 2.1.1) and have been warned against

ou de compléments alimentaires (les pilotes sont responsables des produits qu'ils ingèrent (Article 2.1.1) et ont été mis en garde quant à la possibilité de contamination des compléments) ; (b) une substance interdite est administrée à un pilote par son médecin traitant ou son entraîneur sans que le pilote en ait été informé (les pilotes sont responsables du choix de leur personnel médical, et il leur incombe d'informer celui-ci de l'interdiction pour eux de recevoir toute substance interdite) ; et (c) le sabotage d'un aliment ou d'une boisson consommés par le pilote par son(sa) conjoint(e), son entraîneur ou toute autre personne dans le cercle des connaissances du pilote (les pilotes sont responsables de ce qu'ils ingèrent et du comportement des personnes à qui ils confient la responsabilité de leur nourriture et de leurs boissons). Cependant, en fonction de faits exceptionnels se rapportant à un cas particulier, tous ces exemples pourraient entraîner une sanction allégée en vertu de l'Article 10.5 pour cause d'absence de faute ou de négligence significative.]

10.5 Réduction de la période de suspension pour cause d'absence de faute ou de négligence significative

10.5.1 Réduction des sanctions pour des substances spécifiées ou des produits contaminés en cas de violation des Articles 2.1, 2.2 ou 2.6.

10.5.1.1 Substances spécifiées

Lorsque la violation des règles antidopage implique une substance spécifiée et que le pilote ou l'autre personne peut établir l'absence de faute ou de négligence significative, la suspension sera, au minimum, une réprimande sans suspension, et au maximum, deux ans de suspension, en fonction du degré de la faute du pilote ou de l'autre personne.

10.5.1.2 Produits contaminés

Dans les cas où le pilote ou l'autre personne peut établir l'absence de faute ou de négligence significative et que la substance interdite détectée provenait d'un produit contaminé, la suspension sera, au minimum, une réprimande sans suspension, et au maximum, deux ans de suspension, en fonction du degré de la faute du pilote ou de l'autre personne.

[Commentaire sur l'Article 10.5.1.2 : Dans le cadre de l'évaluation du degré de la faute du pilote, le fait que le pilote ait déclaré sur son formulaire de contrôle du dopage le produit ultérieurement considéré comme contaminé pourrait être considéré comme un élément en sa faveur.]

10.5.2 Application de l'absence de faute ou de négligence significative au-delà de l'application de l'Article 10.5.1

Si un pilote ou une autre personne établit, dans un cas particulier où l'Article 10.5.1 n'est pas applicable, l'absence de faute ou de négligence significative de sa part, sous réserve d'une réduction supplémentaire ou de l'élimination prévues à l'Article 10.6, la période de suspension autrement applicable pourra alors être réduite en fonction du degré de la faute du pilote ou de l'autre personne. Cependant, la période de suspension réduite ne pourra être inférieure à la moitié de celle qui aurait dû normalement s'appliquer. Lorsque la période de suspension qui aurait dû s'appliquer est une suspension à vie, la période de suspension réduite appliquée en vertu de cet article ne pourra être inférieure à huit ans.

[Commentaire sur l'Article 10.5.2 : L'Article 10.5.2 peut être appliqué à toute violation des règles antidopage sauf en ce qui concerne les articles où l'intention est un élément de la violation des règles antidopage (par ex. Articles 2.5, 2.7, 2.8 ou 2.9) ou un élément d'une sanction particulière (par ex. Article 10.2.1) ou si un éventail de suspensions basé sur le degré de la faute du pilote ou de l'autre personne est déjà prévu dans un article.]

10.6 Élimination ou réduction de la période de suspension, sursis, ou autres conséquences, pour des motifs autres que la faute

10.6.1 Aide substantielle fournie dans la découverte ou la détermination de violations des règles antidopage

10.6.1.1 La FIA peut, avant une décision finale en appel en vertu de l'Article 13 ou l'expiration du délai d'appel, assortir du sursis une partie de la période de suspension dans le cas particulier où elle est compétente pour la gestion des résultats, lorsqu'un pilote ou une autre personne a fourni une aide substantielle à une organisation antidopage, à un tribunal pénal ou à un organisme disciplinaire professionnel, permettant ainsi :

the possibility of supplement contamination); (b) the Administration of a Prohibited Substance by the Driver's personal physician or trainer without disclosure to the Driver (Drivers are responsible for their choice of medical personnel and for advising medical personnel that they cannot be given any Prohibited Substance); and (c) sabotage of the Driver's food or drink by a spouse, coach or other Person within the Driver's circle of associates (Drivers are responsible for what they ingest and for the conduct of those Persons to whom they entrust access to their food and drink). However, depending on the unique facts of a particular case, any of the referenced illustrations could result in a reduced sanction under Article 10.5 based on No Significant Fault or Negligence.]

10.5 Reduction of the Period of Ineligibility based on No Significant Fault or Negligence

10.5.1 Reduction of Sanctions for Specified Substances or Contaminated Products for Violations of Article 2.1, 2.2 or 2.6.

10.5.1.1 Specified Substances

Where the anti-doping rule violation involves a Specified Substance, and the Driver or other Person can establish No Significant Fault or Negligence, then the period of Ineligibility shall be, at a minimum, a reprimand and no period of Ineligibility, and at a maximum, two years of Ineligibility, depending on the Driver's or other Person's degree of Fault.

10.5.1.2 Contaminated Products

In cases where the Driver or other Person can establish No Significant Fault or Negligence and that the detected Prohibited Substance came from a Contaminated Product, then the period of Ineligibility shall be, at a minimum, a reprimand and no period of Ineligibility, and at a maximum, two years Ineligibility, depending on the Driver's or other Person's degree of Fault.

[Comment to Article 10.5.1.2: In assessing the Driver's degree of Fault, it would, for example, be favorable for the Driver if the Driver had declared the product which was subsequently determined to be contaminated on his Doping Control form.]

10.5.2 Application of No Significant Fault or Negligence beyond the Application of Article 10.5.1

If a Driver or other Person establishes in an individual case where Article 10.5.1 is not applicable that he bears No Significant Fault or Negligence, then, subject to further reduction or elimination as provided in Article 10.6, the otherwise applicable period of Ineligibility may be reduced based on the Driver's or other Person's degree of Fault, but the reduced period of Ineligibility may not be less than one-half of the period of Ineligibility otherwise applicable. If the otherwise applicable period of Ineligibility is a lifetime, the reduced period under this article may be no less than eight years.

[Comment to Article 10.5.2: Article 10.5.2 may be applied to any anti-doping rule violation except those articles where intent is an element of the anti-doping rule violation (e.g. Article 2.5, 2.7, 2.8 or 2.9) or an element of a particular sanction (e.g. Article 10.2.1) or a range of Ineligibility is already provided in an Article based on the Driver's or other Person's degree of Fault.]

10.6 Elimination, Reduction, or Suspension of Period of Ineligibility or other Consequences for Reasons other than Fault

10.6.1 Substantial Assistance in Discovering or Establishing Anti-Doping Rule Violations

10.6.1.1 The FIA may, prior to a final appellate decision under Article 13 or the expiration of the time to appeal, suspend a part of the period of Ineligibility imposed in an individual case in which it has results management authority where the Driver or other Person has provided Substantial Assistance to an Anti-Doping Organisation, criminal authority or professional disciplinary body which results in:

- i) à l'organisation antidopage de découvrir ou de présenter une violation des règles antidopage commise par une autre personne, ou
- ii) amenant un tribunal pénal ou un organisme disciplinaire à découvrir ou à présenter une infraction pénale ou la violation de règles professionnelles commise par une autre personne dans la mesure où l'information fournie par la personne apportant une aide substantielle est mise à la disposition de la FIA.

Après une décision finale en appel en vertu de l'Article 13 ou l'expiration du délai d'appel, la FIA ne peut assortir du sursis une partie de la période de suspension autrement applicable qu'avec l'approbation de l'AMA.

La mesure dans laquelle la période de suspension autrement applicable peut être assortie du sursis dépend de la gravité de la violation des règles antidopage commise par le pilote ou l'autre personne et de l'importance de l'aide substantielle fournie par le pilote ou l'autre personne dans le cadre des efforts déployés pour éliminer le dopage dans le sport.

Pas plus des trois quarts de la période de suspension autrement applicable ne peuvent être assortis du sursis. Si la période de suspension autrement applicable est une suspension à vie, la période non assortie du sursis en vertu de cet article doit être d'au moins huit ans.

Si le pilote ou l'autre personne cesse de coopérer et d'apporter l'aide substantielle complète et crédible sur laquelle était basé le sursis, la FIA rétablira la période de suspension initiale. Lorsque la FIA décide de rétablir ou de ne pas rétablir la période de suspension après un sursis, cette décision peut faire l'objet d'un appel de la part de toute personne habilitée à faire appel en vertu de l'Article 13.

- i) the Anti-Doping Organisation discovering or bringing forward an anti-doping rule violation by another Person, or
- ii) a criminal authority or disciplinary body discovering or bringing forward a criminal offence or the breach of professional rules committed by another Person and the information provided by the Person providing Substantial Assistance is made available to the FIA.

After a final appellate decision under Article 13 or the expiration of the time to appeal, the FIA may only suspend a part of the otherwise applicable period of Ineligibility with the approval of WADA.

The extent to which the otherwise applicable period of Ineligibility may be suspended shall be based on the seriousness of the anti-doping rule violation committed by the Driver or other Person and the significance of the Substantial Assistance provided by the Driver or other Person to the effort to eliminate doping in sport.

No more than three-quarters of the otherwise applicable period of Ineligibility may be suspended. If the otherwise applicable period of Ineligibility is a lifetime, the non-suspended period under this Article must not be less than eight years.

If the Driver or other Person fails to continue to cooperate and to provide the complete and credible Substantial Assistance upon which a suspension of the period of Ineligibility was based, the FIA shall reinstate the original period of Ineligibility. If the FIA decides to reinstate a suspended period of Ineligibility or decides not to reinstate a suspended period of Ineligibility, that decision may be appealed by any Person entitled to appeal under Article 13.

10.6.1.2 Pour encourager davantage les pilotes et les autres personnes à fournir une aide substantielle aux organisations antidopage, à la demande de la FIA ou à la demande du pilote ou de l'autre personne ayant commis (ou prétendument commis) une violation des règles antidopage, l'AMA peut, à tout stade du processus de gestion des résultats, y compris après une décision définitive en appel en vertu de l'Article 13, donner son accord à ce que la période de suspension normalement applicable et les autres conséquences soient assorties d'un sursis qu'elle juge approprié. Dans des circonstances exceptionnelles, l'AMA peut accepter qu'en raison d'une aide substantielle, la période de suspension et les autres conséquences soient assorties d'un sursis supérieur à celui normalement prévu par le présent article, voire qu'il n'y ait aucune période de suspension, et/ou aucune restitution de prix ou paiement d'amendes ou de frais. Cette approbation de l'AMA sera soumise au rétablissement de la sanction tel que prévu par ailleurs par le présent article. Nonobstant l'Article 13, les décisions de l'AMA dans le contexte du présent article ne peuvent faire l'objet d'un appel de la part d'aucune autre organisation antidopage.

10.6.1.3 Si la FIA assortit du sursis une partie de la sanction normalement applicable en raison d'une aide substantielle, les autres organisations antidopage disposant d'un droit d'appel en vertu de l'Article 13.2.3 seront notifiées avec indication des motifs de la décision conformément aux dispositions de l'Article 14.2. Dans des circonstances uniques, l'AMA peut, dans le meilleur intérêt de la lutte contre le dopage, autoriser la FIA à conclure des accords de confidentialité appropriés visant à limiter ou à retarder la divulgation de l'accord d'aide substantielle ou la nature de l'aide substantielle fournie.

[Commentaire sur l'Article 10.6.1 : La collaboration des pilotes, du personnel d'encadrement du pilote et d'autres personnes qui reconnaissent leurs erreurs et sont disposés à faire la lumière sur d'autres violations des règles antidopage est importante pour assainir le sport. Il s'agit du seul cas prévu dans le Code où l'octroi d'un sursis est autorisé.]

10.6.2 Admission d'une violation des règles antidopage en l'absence d'autre preuve

10.6.1.2 To further encourage Drivers and other Persons to provide Substantial Assistance to Anti-Doping Organisations, at the request of the FIA or at the request of the Driver or other Person who has (or has been asserted to have) committed an anti-doping rule violation, WADA may agree at any stage of the results management process, including after a final appellate decision under Article 13, to what it considers to be an appropriate suspension of the otherwise applicable period of Ineligibility and other Consequences. In exceptional circumstances, WADA may agree to suspensions of the period of Ineligibility and other Consequences for Substantial Assistance greater than those otherwise provided in this Article, or even no period of Ineligibility, and/or no return of prize money or payment of fines or costs. WADA's approval shall be subject to reinstatement of sanction, as otherwise provided in this Article. Notwithstanding Article 13, WADA's decisions in the context of this Article may not be appealed by any other Anti-Doping Organisation.

10.6.1.3 If the FIA suspends any part of an otherwise applicable sanction because of Substantial Assistance, then notice providing justification for the decision shall be provided to the other Anti-Doping Organisations with a right to appeal under Article 13.2.3 as provided in Article 14.2. In unique circumstances where WADA determines that it would be in the best interest of anti-doping, WADA may authorise the FIA to enter into appropriate confidentiality agreements limiting or delaying the disclosure of the Substantial Assistance agreement or the nature of Substantial Assistance being provided.

[Comment to Article 10.6.1: The cooperation of Drivers, Driver Support Personnel and other Persons who acknowledge their mistakes and are willing to bring other anti-doping rule violations to light is important to clean sport. This is the only circumstance under the Code where the suspension of an otherwise applicable period of Ineligibility is authorised.]

10.6.2 Admission of an Anti-Doping Rule Violation in the Absence of other Evidence

Lorsqu'un pilote ou une autre personne avoue volontairement avoir commis une violation des règles antidopage avant d'avoir été notifié(e) d'un prélèvement d'échantillon susceptible d'établir une violation des règles antidopage (ou, dans le cas d'une violation des règles antidopage autre que l'Article 2.1, avant d'avoir été notifié(e) conformément à l'Article 7 de la violation admise), et que cet aveu constitue la seule preuve fiable de la violation au moment où il est fait, la période de suspension peut être réduite, mais pas en-deçà de la moitié de la période de suspension autrement applicable.

[Commentaire sur l'Article 10.6.2 : Cet article vise les cas où un pilote ou une autre personne avoue spontanément une violation des règles antidopage dans des circonstances où aucune organisation antidopage n'était au courant de la violation. Il ne s'applique pas dans les circonstances où l'admission est faite après que le pilote ou l'autre personne a soupçonné que ses agissements sont sur le point d'être découverts. La durée de réduction de la suspension devrait s'appuyer sur la probabilité que le pilote ou l'autre personne ait été découvert s'il n'avait pas avoué spontanément.]

Where a Driver or other Person voluntarily admits the commission of an anti-doping rule violation before having received notice of a Sample collection which could establish an anti-doping rule violation [or, in the case of an anti-doping rule violation other than Article 2.1, before receiving first notice of the admitted violation pursuant to Article 7] and that admission is the only reliable evidence of the violation at the time of admission, then the period of Ineligibility may be reduced, but not below one-half of the period of Ineligibility otherwise applicable.

[Comment to Article 10.6.2: This Article is intended to apply when a Driver or other Person comes forward and admits to an anti-doping rule violation in circumstances where no Anti-Doping Organisation is aware that an anti-doping rule violation might have been committed. It is not intended to apply to circumstances where the admission occurs after the Driver or other Person believes he is about to be caught. The amount by which Ineligibility is reduced should be based on the likelihood that the Driver or other Person would have been caught had he not come forward voluntarily.]

10.6.3 Aveu sans délai d'une violation des règles antidopage après avoir été dûment informé d'une violation possible de sanction en vertu de l'Article 10.2.1 ou de l'Article 10.3.1

En ayant sans délai la violation alléguée des règles antidopage après en avoir été informé par la FIA, et après que l'AMA et la FIA l'ont toutes deux accepté, à leur libre appréciation, un pilote ou une autre personne possible d'une sanction de quatre ans en vertu de l'Article 10.2.1 ou de l'Article 10.3.1 (pour s'être soustrait au prélèvement d'un échantillon, pour l'avoir refusé ou pour l'avoir falsifié) peut bénéficier d'une réduction de la période de suspension jusqu'à un minimum de deux ans, en fonction de la gravité de la violation et du degré de la faute du pilote ou de l'autre personne.

10.6.3 Prompt Admission of an Anti-Doping Rule Violation after being confronted with a Violation Sanctionable under Article 10.2.1 or Article 10.3.1

A Driver or other Person potentially subject to a four-year sanction under Article 10.2.1 or 10.3.1 (for evading or refusing Sample Collection or Tampering with Sample Collection), by promptly admitting the asserted anti-doping rule violation after being confronted by the FIA, and also upon the approval and at the discretion of both WADA and the FIA, may receive a reduction in the period of Ineligibility to a minimum of two years, depending on the seriousness of the violation and the Driver's or other Person's degree of Fault.

10.6.4 Application de motifs multiples pour la réduction d'une sanction

Lorsqu'un pilote ou une autre personne établit son droit à la réduction de la sanction en vertu d'au moins deux dispositions des Articles 10.4, 10.5 ou 10.6, avant d'appliquer toute réduction ou sursis au titre de l'Article 10.6, la période de suspension sera déterminée conformément aux Articles 10.2, 10.3, 10.4 et 10.5. Si le pilote ou l'autre personne établit son droit à la réduction de la période de suspension ou au sursis au titre de l'Article 10.6, cette période de suspension pourra être réduite ou assortie du sursis, mais pas en-deçà du quart de la période de suspension applicable normalement.

10.6.4 Application of Multiple Grounds for Reduction of a Sanction

Where a Driver or other Person establishes entitlement to reduction in sanction under more than one provision of Article 10.4, 10.5 or 10.6, before applying any reduction or suspension under Article 10.6, the otherwise applicable period of Ineligibility shall be determined in accordance with Articles 10.2, 10.3, 10.4, and 10.5. If the Driver or other Person establishes entitlement to a reduction or suspension of the period of Ineligibility under Article 10.6, then the period of Ineligibility may be reduced or suspended, but not below one-quarter of the otherwise applicable period of Ineligibility.

[Commentaire sur l'Article 10.6.4 : La sanction appropriée est déterminée en quatre étapes. D'abord, l'instance d'audition détermine la sanction standard (Articles 10.2, 10.3, 10.4 ou 10.5) s'appliquant à la violation des règles antidopage en question. Dans un deuxième temps, si la sanction de base prévoit un éventail de sanctions, l'instance d'audition doit déterminer parmi cet éventail la sanction applicable en fonction du degré de la faute du pilote ou de l'autre personne. Dans un troisième temps, l'instance d'audition établit s'il existe une base pour le sursis, la réduction ou l'élimination de la sanction (Article 10.6). Enfin, l'instance d'audition décide du début de la période de suspension en vertu de l'Article 10.11. Le Supplément B comporte plusieurs exemples indiquant la manière d'appliquer l'Article 10.]

[Comment to Article 10.6.4: The appropriate sanction is determined in a sequence of four steps. First, the hearing panel determines which of the basic sanctions (Article 10.2, 10.3, 10.4, or 10.5) applies to the particular anti-doping rule violation. Second, if the basic sanction provides for a range of sanctions, the hearing panel must determine the applicable sanction within that range according to the Driver's or other Person's degree of Fault. In a third step, the hearing panel establishes whether there is a basis for elimination, suspension, or reduction of the sanction (Article 10.6). Finally, the hearing panel decides on the commencement of the period of Ineligibility under Article 10.11. Several examples of how Article 10 is to be applied are found in Supplement B.]

10.7 Violations multiples

10.7.1 Dans le cas d'une deuxième violation des règles antidopage par un pilote ou une autre personne, la période de suspension sera la plus longue des trois périodes suivantes :

- a) six mois ;
- b) la moitié de la période de suspension imposée pour la première violation sans prendre en compte les réductions prévues à l'Article 10.6 ; ou
- c) le double de la période de suspension applicable à la deuxième violation des règles antidopage si elle était traitée comme une première violation, sans prendre en compte les réductions prévues à l'Article 10.6.

La période de suspension calculée ci-dessus peut ensuite être réduite en application de l'Article 10.6.

10.7.2 Une troisième violation des règles antidopage entraînera toujours une suspension à vie, à moins que la troisième violation ne

10.7 Multiple Violations

10.7.1 For a Driver's or other Person's second anti-doping rule violation, the period of Ineligibility shall be the greater of:

- a) six months;
- b) one-half of the period of Ineligibility imposed for the first anti-doping rule violation without taking into account any reduction under Article 10.6; or
- c) twice the period of Ineligibility otherwise applicable to the second anti-doping rule violation treated as if it were a first violation, without taking into account any reduction under Article 10.6.

The period of Ineligibility established above may then be further reduced by the application of Article 10.6.

10.7.2 A third anti-doping rule violation will always result in a lifetime period of Ineligibility, unless the third violation fulfils the

remplisse la condition fixée pour l'annulation ou la réduction de la période de *suspension* en vertu de l'Article 10.4 ou 10.5, ou qu'elle ne porte sur une violation de l'Article 2.4. Dans ces cas particuliers, la période de *suspension* variera entre huit ans et une *suspension* à vie.

condition for elimination or reduction of the period of *Ineligibility* under Article 10.4 or 10.5 or involves a violation of Article 2.4. In these particular cases, the period of *Ineligibility* shall be from eight years to a lifetime *Ineligibility*.

10.7.3 Une violation des règles antidopage pour laquelle le *pilote* ou l'autre *personne* n'a commis aucune *faute* ni *négligence* ne sera pas considérée comme une violation antérieure au sens du présent article.

10.7.3 An anti-doping rule violation for which a *Driver* or other *Person* has established *No Fault* or *Negligence* shall not be considered a prior violation for purposes of this Article.

10.7.4 Règles additionnelles applicables en cas de violations multiples

10.7.4 Additional Rules for certain Potential Multiple Violations

10.7.4.1 Aux fins de l'imposition de sanctions en vertu de l'Article 10.7, une violation des règles antidopage sera considérée comme une deuxième violation seulement si la *FIA* peut établir que le *pilote* ou l'autre *personne* a commis la deuxième violation des règles antidopage après avoir reçu notification, conformément à l'Article 7, de la première infraction, ou après que la *FIA* a raisonnablement tenté de notifier la première violation des règles antidopage. Dans le cas contraire, les violations doivent être considérées ensemble comme une unique et première violation, et la sanction imposée reposera sur la violation entraînant la sanction la plus sévère.

10.7.4.1 For the purposes of imposing sanctions under Article 10.7, an anti-doping rule violation will only be considered a second violation if the *FIA* can establish that the *Driver* or other *Person* committed the second anti-doping rule violation after the *Driver* or other *Person* received notification of the first violation pursuant to Article 7, or after the *FIA* made reasonable efforts to give notice of the first anti-doping rule violation. If the *FIA* cannot establish this, the violations shall be considered together as one single first violation, and the sanction imposed shall be based on the violation that carries the more severe sanction.

10.7.4.2 Si, après l'imposition d'une sanction pour une première violation des règles antidopage, la *FIA* découvre des faits concernant une violation des règles antidopage par le *pilote* ou l'autre *personne* survenue avant la notification de la première violation, la *FIA* imposera une sanction additionnelle en fonction de la sanction qui aurait pu être imposée si les deux violations avaient été sanctionnées au même moment. Les résultats obtenus dans les *compétitions* remontant à la première violation des règles antidopage seront *annulés* conformément à l'Article 10.8.

10.7.4.2 If, after the imposition of a sanction for a first anti-doping rule violation, the *FIA* discovers facts involving an anti-doping rule violation by the *Driver* or other *Person* which occurred prior to notification regarding the first violation, then the *FIA* shall impose an additional sanction based on the sanction that could have been imposed if the two violations had been adjudicated at the same time. Results in all *Competitions* dating back to the earlier anti-doping rule violation will be *Disqualified* as provided in Article 10.8.

10.7.5 Violations multiples des règles antidopage pendant une période de dix ans

10.7.5 Multiple Anti-Doping Rule Violations during a Ten-Year Period

Aux fins de l'Article 10.7, chaque violation des règles antidopage doit survenir pendant la même période de dix ans pour que les infractions soient considérées comme des violations multiples.

For purposes of Article 10.7, each anti-doping rule violation must take place within the same ten-year period in order to be considered multiple violations.

10.8 Annulation de résultats obtenus dans des compétitions postérieures au prélèvement de l'échantillon ou à la perpétration de la violation des règles antidopage

10.8 Disqualification of Results in Competitions Subsequent to Sample Collection or Commission of an Anti-Doping Rule Violation

En plus de l'annulation automatique des résultats obtenus à la *compétition* ayant donné lieu à un *échantillon* positif, en vertu de l'Article 9, tous les autres résultats de *compétition* obtenus par le *pilote* à compter de la date du prélèvement de l'échantillon positif (prélevé en *compétition* ou *hors compétition*) ou de la perpétration d'une autre violation des règles antidopage seront *annulés*, avec toutes les conséquences qui en résultent, incluant le retrait de l'ensemble des trophées, médailles, points et prix, jusqu'au début de la *suspension* provisoire ou de la *suspension*, à moins qu'un autre traitement ne se justifie pour des raisons d'équité.

In addition to the automatic *Disqualification* of the results in the *Competition* which produced the positive *Sample*, under Article 9, all other competitive results of the *Driver* obtained from the date a positive *Sample* was collected (whether *In-Competition* or *Out-of-Competition*), or other anti-doping rule violation occurred, through the commencement of any *Provisional Suspension* or *Ineligibility* period, shall, unless fairness requires otherwise, be *Disqualified* with all of the resulting *Consequences* including forfeiture of any trophies, medals, points and prizes.

[Commentaire sur l'Article 10.8 : Rien dans le présent Règlement antidopage n'empêche les *pilotes* ou autres *personnes* "propres" ayant subi un préjudice suite aux actes d'une *personne* ayant commis une violation des règles antidopage, de faire valoir tout droit qu'ils pourraient par ailleurs exercer en matière de poursuite en dommages-intérêts contre cette *personne*.]

[Comment to Article 10.8: Nothing in these Anti-Doping Rules precludes clean *Drivers* or other *Persons* who have been damaged by the actions of a *Person* who has committed an anti-doping rule violation from pursuing any right which they would otherwise have to seek damages from such *Person*.]

10.9 Allocation des frais et dépens de TAS et gains retirés

10.9 Allocation of CAS Cost Awards Forfeited Prize Money

L'ordre de priorité pour le remboursement des frais et dépens de TAS et des gains retirés sera le suivant : en premier lieu, le paiement des frais et dépens attribués par le TAS ; en deuxième lieu, le remboursement des frais de la *FIA* ; et en troisième lieu, la réaffectation en faveur d'autres *pilotes* des gains retirés.

The priority for repayment of CAS cost awards and forfeited prize money shall be: first, payment of costs awarded by CAS; second, reimbursement of the expenses of the *FIA*; and third, reallocation of forfeited prize money to other *Drivers*.

10.10 Conséquences financières

10.10 Financial Consequences

Lorsqu'un *pilote* ou une autre *personne* commet une violation des règles antidopage, la formation de jugement du CDA peut, à sa libre appréciation et dans le respect du principe de proportionnalité, choisir :

Where a *Driver* or other *Person* commits an anti-doping rule violation, the ADC may, at its discretion and subject to the principle of proportionality, elect to:

a) de réclamer au *pilote* ou à l'autre *personne* le remboursement des coûts liés à la violation de la règle antidopage, quelle

a) recover from the *Driver* or other *Person* costs associated with the anti-doping rule violation, regardless of the period

- que soit la période de *suspension* imposée, et/ou
- b) imposer au *pilote* ou à l'autre *personne* une amende d'un montant pouvant aller jusqu'à 15000 euros (quinze mille euros), uniquement dans les cas où la période de *suspension* maximale normalement applicable a déjà été imposée.

L'imposition d'une sanction financière ou le remboursement des coûts à la *FIA* ne pourront pas servir de base à la réduction de la *suspension* ou de toute autre sanction qui serait applicable au titre du *Règlement* ou du *Code*.

10.11 Début de la période de *suspension*

Sauf dans les cas prévus ci-dessous, la période de *suspension* commencera à la date de la décision de l'instance d'audition de dernier recours ou, en cas de renonciation à l'audience ou d'absence d'audience, à la date à laquelle la *suspension* a été acceptée ou imposée.

10.11.1 Retards non imputables au *pilote* ou à l'autre *personne*

En cas de retards considérables dans la procédure d'audience ou d'autres aspects du *contrôle du dopage* non attribuables au *pilote* ou à l'autre *personne*, le *CDA* pourra faire débuter la période de *suspension* à une date antérieure pouvant remonter à la date du prélèvement de l'*échantillon* concerné ou à la date de la dernière violation des règles antidopage. Tous les résultats obtenus en *compétition* durant la période de *suspension*, y compris en cas de *suspension* rétroactive, seront annulés.

[Commentaire sur l'Article 10.11.1 : Dans les cas de violations des règles antidopage autres que celles figurant à l'Article 2.1, le temps nécessaire à une organisation antidopage pour découvrir et étayer des faits suffisants permettant d'établir une violation des règles antidopage peut être assez long, surtout si le *pilote* ou l'autre *personne* a pris activement des mesures pour éviter d'être détecté. Dans ces circonstances, la flexibilité prévue au présent article pour faire commencer la sanction à une date antérieure ne devrait pas être utilisée.]

10.11.2 Aveu sans délai

Si le *pilote* ou l'autre *personne* avoue rapidement (ce qui signifie pour le *pilote*, en tout cas avant sa participation à une autre *compétition*) la violation des règles antidopage après avoir été dûment informé(e) de celle-ci par la *FIA* ou l'*ASN* compétente, la période de *suspension* pourra commencer dès la date à laquelle l'*échantillon* a été prélevé ou la date de la dernière violation des règles antidopage.

Cependant, dans chaque cas où cet article sera appliqué, le *pilote* ou l'autre *personne* devra accomplir au moins la moitié de la période de *suspension* à compter :

- de la date à laquelle le *pilote* ou l'autre *personne* aura accepté l'imposition d'une sanction ;
- de la date à laquelle une décision imposant une sanction aura été rendue suite à une audience ; ou
- de la date à laquelle une sanction est autrement imposée.

Cet Article ne s'applique pas lorsque la période de *suspension* a déjà été réduite en vertu de l'Article 10.6.3.

10.11.3 Déduction de la période de *suspension provisoire* ou de la période de *suspension imposées*.

- 10.11.3.1 Si une *suspension provisoire* est imposée et est respectée par le *pilote* ou l'autre *personne*, cette période de *suspension provisoire* devra être déduite de toute période de *suspension* qui pourra lui être imposée au final. Si une période de *suspension* est purgée en vertu d'une décision faisant part la suite l'objet d'un appel, le *pilote* ou l'autre *personne* se verra déduire la période de *suspension* ainsi purgée de toute période de *suspension* susceptible d'être imposée au final en appel.

- 10.11.3.2 Si un *pilote* ou une autre *personne* accepte volontairement par écrit une *suspension provisoire* prononcée par la *FIA* et respecte par la suite les conditions de cette *suspension provisoire*, le *pilote* ou l'autre *personne* bénéficiera d'un crédit quant à cette période de *suspension provisoire* volontaire, en réduction de toute période de *suspension* qui pourra être imposée au final.

of *Ineligibility* imposed and/or

- b) fine the *Driver* or other *Person* an amount of up to 15,000 euros, only in cases where the maximum period of *Ineligibility* otherwise applicable has already been imposed.

The imposition of a financial sanction or the *FIA*'s recovery of costs shall not be considered a basis for reducing the *Ineligibility* or other sanction which would otherwise be applicable under the *Regulations* or the *Code*.

10.11 Commencement of *Ineligibility* Period

Except as provided below, the period of *Ineligibility* shall start on the date of the final hearing decision providing for *Ineligibility* or, if the hearing is waived or there is no hearing, on the date on which *Ineligibility* is accepted or otherwise imposed.

10.11.1 Delays Not Attributable to the *Driver* or other *Person*

Where there have been substantial delays in the hearing process or other aspects of *Doping Control* not attributable to the *Driver* or other *Person*, the *ADC* may start the period of *Ineligibility* at an earlier date, commencing as early as the date of *Sample* collection or the date on which another anti-doping rule violation last occurred. All competitive results achieved during the period of *Ineligibility*, including retroactive *Ineligibility*, shall be *Disqualified*.

[Comment to Article 10.11.1: In cases of anti-doping rule violations other than under Article 2.1, the time required for an Anti-Doping Organisation to discover and develop facts sufficient to establish an anti-doping rule violation may be lengthy, particularly where the *Driver* or other *Person* has taken affirmative action to avoid detection. In these circumstances, the flexibility provided in this Article to start the sanction on an earlier date should not be used.]

10.11.2 Timely Admission

Where the *Driver* or other *Person* promptly (which, in any event, for the *Driver* means before he takes part in another *Competition*) admits the anti-doping rule violation after being confronted with such violation by the *FIA* or the competent *ASN*, the period of *Ineligibility* may start as early as the date of *Sample* collection or the date on which another anti-doping rule violation last occurred.

However, in each case where this article is applied, the *Driver* or other *Person* shall serve at least one-half of the period of *Ineligibility* going forward from:

- the date on which the *Driver* or other *Person* accepted the imposition of a sanction;
- the date of a hearing decision imposing a sanction; or
- the date on which the sanction is otherwise imposed.

This Article shall not apply where the period of *Ineligibility* has already been reduced under Article 10.6.3.

10.11.3 Credit for *Provisional Suspension* or Period of *Ineligibility* Served

- 10.11.3.1 If a *Provisional Suspension* is imposed and respected by the *Driver* or other *Person*, then the *Driver* or other *Person* shall receive a credit for such period of *Provisional Suspension* against any period of *Ineligibility* which may ultimately be imposed. If a period of *Ineligibility* is served pursuant to a decision that is subsequently appealed, then the *Driver* or other *Person* shall receive a credit for such period of *Ineligibility* served against any period of *Ineligibility* which may ultimately be imposed on appeal.

- 10.11.3.2 If a *Driver* or other *Person* voluntarily accepts in writing a *Provisional Suspension* from the *FIA* and thereafter respects the *Provisional Suspension*, the *Driver* or other *Person* shall receive a credit for such period of voluntary *Provisional Suspension* against any period of *Ineligibility* which may ultimately be imposed.

Une copie de l'acceptation volontaire de la suspension provisoire du pilote sera remise rapidement à chaque partie devant être notifiée d'une violation alléguée des règles antidopage en vertu de l'Article 14.1.

A copy of the Driver's or other Person's voluntary acceptance of a Provisional Suspension shall be provided promptly to each party entitled to receive notice of an asserted anti-doping rule violation under Article 14.1.

[Commentaire sur l'Article 10.11.3.2 : L'acceptation volontaire d'une suspension provisoire par un pilote ne constitue pas un aveu de la part de ce dernier et ne pourra en aucun cas générer des conclusions défavorables à l'encontre du pilote.]

[Comment to Article 10.11.3.2: A Driver's voluntary acceptance of a Provisional Suspension is not an admission by the Driver and shall not be used in any way to draw an adverse inference against the Driver.]

10.11.3.3 Le pilote ne pourra bénéficier d'aucune réduction de sa période de suspension pour toute période antérieure à sa suspension provisoire ou à sa suspension provisoire volontaire pendant laquelle il a décidé de ne pas concourir ou a été suspendu par son équipe.

10.11.3.3 No credit against a period of Ineligibility shall be given for any time period before the effective date of the Provisional Suspension or voluntary Provisional Suspension regardless of whether the Driver elected not to compete or was suspended by his team.

10.11.3.4 Dans les sports d'équipe, lorsqu'une période de suspension est imposée à une équipe, et sauf si l'équité l'exige, la période de suspension commencera à la date de la décision en audience finale imposant la suspension ou, en cas de renonciation à l'audience, à la date à laquelle la suspension est acceptée ou autrement imposée. Toute période de suspension provisoire d'une équipe (qu'elle soit imposée ou acceptée volontairement) sera déduite de la période totale de suspension à purger.

10.11.3.4 In Team Sports, where a period of Ineligibility is imposed upon a team, unless fairness requires otherwise, the period of Ineligibility shall start on the date of the final hearing decision providing for Ineligibility or, if the hearing is waived, on the date on which Ineligibility is accepted or otherwise imposed. Any period of team Provisional Suspension (whether imposed or voluntarily accepted) shall be credited against the total period of Ineligibility to be served.

[Commentaire sur l'Article 10.11 : L'Article 10.11 stipule clairement que les retards qui ne sont pas attribuables au pilote, l'aveu sans délai de la part du pilote et la suspension provisoire sont les seules justifications pour lesquelles la période de suspension peut commencer avant la date de la décision en audience finale.]

[Comment to Article 10.11: Article 10.11 makes clear that delays not attributable to the Driver, timely admission by the Driver and Provisional Suspension are the only justifications for starting the period of Ineligibility earlier than the date of the final hearing decision.]

10.12 Statut durant une suspension

10.12 Status during Ineligibility

10.12.1 Interdiction de participation pendant la suspension

10.12.1 Prohibition against Participation during Ineligibility

Aucun pilote ni aucune personne suspendu(e) ne pourra, durant sa période de suspension, participer à quelque titre que ce soit à une compétition ou activité (sauf à des programmes d'éducation ou de réhabilitation antidopage autorisés) autorisée ou organisée par un signataire, un membre du signataire ou club ou une autre organisation membre d'une organisation membre d'un signataire, ni à des compétitions autorisées ou organisées par une ligue professionnelle ou une organisation responsable d'épreuves internationales ou nationales ni à une activité sportive d'élite ou de niveau national financée par un organisme gouvernemental.

No Driver or other Person who has been declared Ineligible may, during the period of Ineligibility, participate in any capacity in a Competition or activity (other than authorised anti-doping education or rehabilitation programmes) authorised or organised by any Signatory, Signatory's member organisation, or a club or other member organisation of a Signatory's member organisation, or in Competitions authorised or organised by any professional league or any international or national level Event organisation or any elite or national-level sporting activity funded by a governmental agency.

Le pilote ou l'autre personne qui se voit imposer une suspension de plus de quatre ans pourra, après quatre ans de suspension, participer en tant que pilote à des manifestations sportives locales ne relevant pas de la juridiction d'un signataire du Code ou d'un membre d'un signataire du Code, pour autant que la manifestation sportive locale ne se déroule pas à un niveau où le pilote ou la personne en question est susceptible de se qualifier directement ou indirectement en vue d'un championnat national ou d'une manifestation internationale (ou d'accumuler des points en vue de sa qualification), et n'implique pas que le pilote ou l'autre personne y travaille avec des mineurs à quelque titre que ce soit.

A Driver or other Person who is subject to a period of Ineligibility longer than four years may, after completing four years of the period of Ineligibility, participate as a Driver in local sport events not sanctioned by or otherwise under the jurisdiction of a Code Signatory or member of a Code Signatory, but only if the local sport event is not at a level that could otherwise qualify such Driver or other Person directly or indirectly to compete in (or accumulate points toward) a national championship or International Event, and does not involve the Driver or other Person working in any capacity with Minors.

Le pilote ou l'autre personne à qui s'applique la suspension demeure assujéti(e) à des contrôles.

A Driver or other Person subject to a period of Ineligibility shall remain subject to Testing.

[Commentaire sur l'Article 10.12.1 : Par exemple, sous réserve de l'Article 10.12.2 ci-après, le pilote suspendu ne peut participer à un camp d'entraînement, à une démonstration ou à un entraînement qui est organisé par sa fédération nationale ou un club membre de cette fédération nationale ou qui est financé par un organisme gouvernemental. De plus, le pilote suspendu ne peut participer à une compétition dans une ligue professionnelle non signataire (par ex. les ligues nationales américaines de hockey sur glace et de basketball, etc.), à des manifestations organisées par une organisation responsable de manifestations internationales non signataire ou par une organisation responsable de manifestations nationales non signataire sans déclencher les conséquences indiquées à l'Article 10.12.3. Le terme « activité » inclut également, par exemple, les activités administratives, telles que le fait de servir en qualité d'officiel, d'administrateur, de cadre, d'employé ou de bénévole dans l'organisation décrite dans le présent article. La suspension imposée dans un sport sera également reconnue dans les autres sports [voir l'Article 15.1, Reconnaissance mutuelle].]

[Comment to Article 10.12.1: For example, subject to Article 10.12.2 below, an Ineligible Driver cannot participate in a training camp, exhibition or practice organised by his ASN or a club which is a member of that ASN or which is funded by a governmental agency. Further, an Ineligible Driver may not compete in a non-Signatory professional league (e.g. the National Hockey League, the National Basketball Association, etc.), Events organised by a non-Signatory International Event organisation or a non-Signatory national-level event organisation without triggering the Consequences set forth in Article 10.12.3. The term "activity" also includes, for example, administrative activities, such as serving as an official, director, officer, employee, or volunteer of the organisation described in this Article. Ineligibility imposed in one sport shall also be recognised by other sports (see Article 15.1, Mutual Recognition).]

10.12.2 Reprise de l'entraînement

10.12.2 Return to Training

À titre d'exception à l'Article 10.12.1, un pilote peut reprendre

As an exception to Article 10.12.1, a Driver may return to train

l'entraînement avec une équipe ou utiliser les équipements d'un club ou d'une autre organisation membre d'une organisation membre de la FIA :

- 1) pendant les deux derniers mois de la période de suspension du pilote ; ou
- 2) pendant le dernier quart de la période de suspension imposée, selon celle de ces deux périodes qui est la plus courte.

[Commentaire sur l'Article 10.12.2 : Dans de nombreux sports d'équipe et certains sports individuels (par ex. saut à ski et gymnastique), un pilote ne peut pas effectivement s'entraîner seul pour être prêt à disputer des compétitions à la fin de sa période de suspension. Durant la période d'entraînement décrite dans le présent article, le pilote suspendu n'a pas le droit de disputer une compétition ni de mener une activité décrite à l'Article 10.12.1 autre que l'entraînement.]

with a team or to use the facilities of a club or other member organisation of an FIA member organisation during the shorter of:

- 1) the last two months of the Driver's period of Ineligibility, or
- 2) the last one-quarter of the period of Ineligibility imposed.

[Comment to Article 10.12.2: In many Team Sports and some individual sports (e.g. ski jumping and gymnastics), a Driver cannot effectively train on his own so as to be ready to compete at the end of Driver's period of Ineligibility. During the training period described in this Article, an Ineligible Driver may not compete or engage in any activity described in Article 10.12.1 other than training.]

10.12.3 Violation de l'interdiction de participation pendant la suspension

Lorsqu'un pilote ou une autre personne faisant l'objet d'une suspension viole l'interdiction de participation pendant la suspension décrite à l'Article 10.12.1, les résultats de cette participation sont annulés et une nouvelle période de suspension d'une longueur égale à la période de suspension initiale sera ajoutée à la fin de la période de suspension initiale. La nouvelle période de suspension peut être ajustée en fonction du degré de la faute du pilote et de l'autre personne et des autres circonstances du cas. Il incombe à l'organisation antidopage dont la gestion des résultats a conduit à l'imposition de la période initiale de suspension de déterminer si le pilote ou l'autre personne a ou non violé l'interdiction de participation, et s'il convient ou non de réduire la période de suspension. Cette décision peut faire l'objet d'un appel conformément à l'Article 13.

Lorsqu'un membre du personnel d'encadrement d'un pilote ou une autre personne aide une personne à violer l'interdiction de participation pendant une suspension, la FIA ou l'ASN compétente imposera les sanctions prévues pour violation en vertu de l'Article 2.9 en raison de cette aide.

10.12.3 Violation of the Prohibition on Participation during Ineligibility

Where a Driver or other Person who has been declared Ineligible violates the prohibition against participation during Ineligibility described in Article 10.12.1, the results of such participation shall be Disqualified and a new period of Ineligibility equal in length to the original period of Ineligibility shall be added to the end of the original period of Ineligibility. The new period of Ineligibility may be adjusted based on the Driver's or other Person's degree of Fault and other circumstances of the case. The determination of whether a Driver or other Person has violated the prohibition against participation, and whether an adjustment is appropriate, shall be made by the Anti-Doping Organisation whose results management led to the imposition of the initial period of Ineligibility. This decision may be appealed under Article 13.

Where a Driver Support Person or other Person assists a Person in violating the prohibition against participation during Ineligibility, the FIA or the competent ASN shall impose sanctions for a violation pursuant to Article 2.9 for such assistance.

10.12.4 Retenue de l'aide financière pendant la suspension

En outre, en cas de violation des règles antidopage sans réduction de sanction dont il est question à l'Article 10.4 ou 10.5, la FIA et les ASN refuseront d'accorder certains, voire la totalité, des avantages liés au statut de pilote, notamment l'aide financière, dont jouissait cette personne.

10.12.4 Withholding of Financial Support during Ineligibility

In addition, for any anti-doping rule violation not involving a reduced sanction as described in Article 10.4 or 10.5, some or all sport-related financial support or other sport-related benefits received by such Person will be withheld by the FIA and the ASNs.

10.13 Publication automatique de la sanction

Une partie obligatoire de chaque sanction doit inclure la publication automatique, conformément aux dispositions de l'Article 14.3.

10.13 Automatic Publication of Sanction

A mandatory part of each sanction shall include automatic publication, as provided in Article 14.3.

[Commentaire sur l'Article 10 : L'harmonisation des sanctions est l'un des sujets les plus discutés et débattus du domaine de l'antidopage. L'harmonisation signifie que les mêmes règles et critères sont appliqués à l'examen des faits propres à chaque affaire. Les arguments contre l'harmonisation des sanctions tiennent aux différences entre les sports. Par exemple dans certains sports, les sportifs sont professionnels et tirent des revenus considérables du sport, alors que dans d'autres, ils sont de réels amateurs. Dans les sports où la carrière d'un pilote est relativement courte, une suspension standard a un impact beaucoup plus considérable que dans les sports où les carrières sont habituellement plus longues. Un argument de base en faveur de l'harmonisation est qu'il est injuste que deux sportifs du même pays, contrôlés positifs à la même substance interdite dans des circonstances similaires, se voient imposer des sanctions différentes du seul fait qu'ils participent à des sports différents. De plus, la flexibilité des sanctions est souvent perçue comme une possibilité inacceptable offerte à certaines organisations sportives de se montrer plus tolérantes envers les contrevenants. Le manque d'harmonisation des sanctions est souvent à l'origine de conflits de juridictions entre les fédérations internationales et les organisations nationales antidopage.]

[Comment to Article 10: Harmonisation of sanctions has been one of the most discussed and debated areas of anti-doping. Harmonisation means that the same rules and criteria are applied to assess the unique facts of each case. Arguments against requiring harmonisation of sanctions are based on differences between sports including, for example, the following: in some sports, the Athletes are professionals making a sizable income from the sport and in others the Driver are true amateurs; in those sports where a Driver's career is short, a standard period of Ineligibility has a much more significant effect on the Driver than in sports where careers are traditionally much longer. A primary argument in favour of harmonisation is that it is simply not right that two Driver from the same country who test positive for the same Prohibited Substance under similar circumstances should receive different sanctions only because they participate in different sports. In addition, flexibility in sanctioning has often been viewed as an unacceptable opportunity for some sporting organisations to be more lenient with dopers. The lack of harmonisation of sanctions has also frequently been the source of jurisdictional conflicts between International Federations and National Anti-Doping Organisations.]

ARTICLE 11 – CONSÉQUENCES DANS LES SPORTS D'ÉQUIPE

ARTICLE 11 – CONSEQUENCES IN TEAM SPORTS

11.1 Contrôle de l'équipe

Lorsque, dans un sport d'équipe, plus d'un membre d'une équipe a été notifié d'une violation des règles antidopage en vertu de l'Article 7 dans le cadre d'une épreuve, la FIA ou l'ASN responsable de la manifestation doit réaliser un nombre

11.1 Testing of the Team

Where, in a Team Sport, more than one member of a team has been notified of an anti-doping rule violation under Article 7 in connection with an Event, the FIA or the ASN responsible for the Event shall conduct appropriate Target Testing on the team

de contrôles ciblés approprié à l'égard de l'équipe pendant la durée de l'épreuve.

during the Event Period.

11.2 Conséquences pour l'équipe

11.2 Consequences for the Team

11.2.1 Une violation des règles antidopage commise par un membre d'une équipe en relation avec un *contrôle en compétition* conduit automatiquement à l'annulation des résultats obtenus par l'équipe lors de cette *compétition*, avec toutes les conséquences qui en découlent pour l'équipe et ses membres, y compris le retrait des médailles, points et prix.

11.2.1 An anti-doping rule violation committed by a member of a team in connection with an *In-Competition* test automatically leads to *Disqualification* of the result obtained by the team in that *Competition*, with all resulting consequences for the team and its members, including forfeiture of any medals, points and prizes.

11.2.2 Une violation des règles antidopage commise par un membre d'une équipe lors d'une *épreuve* ou en lien avec cette *épreuve* peut conduire à l'annulation de tous les résultats obtenus par l'équipe dans le cadre de ladite *épreuve*, avec toutes les conséquences qui en découlent pour l'équipe et ses membres, y compris le retrait des médailles, points et prix, sauf dans les cas prévus à l'Article 11.2.3.

11.2.2 An anti-doping rule violation committed by a member of a team occurring during or in connection with an *Event* may lead to *Disqualification* of all of the results obtained by the team in that *Event* with all consequences for the team and its members, including forfeiture of all medals, points and prizes, except as provided in Article 11.2.3.

11.2.3 Lorsqu'un *pilote* membre d'une équipe a commis une violation des règles antidopage lors d'une *compétition* d'une *épreuve* ou en lien avec cette *compétition*, si un ou plusieurs autres membres de l'équipe démontre(nt) qu'il/elle/ils n'a(ont) commis aucune *faute* ou *négligence* en relation avec la violation, les résultats obtenus pas l'équipe dans toute(s) autre(s) *compétition(s)* de cette *épreuve* ne seront pas *annulés* à moins que les résultats obtenus par l'équipe dans une/des *compétition(s)* autre(s) que la *compétition* durant laquelle la violation des règles antidopage est intervenue n'aient été vraisemblablement influencés par la violation des règles antidopage par le *pilote*.

11.2.3 Where a *Driver* who is a member of a team committed an anti-doping rule violation during or in connection with one *Competition* in an *Event*, if the other member(s) of the team establish(es) that he/she/they bear(s) No *Fault* or *Negligence* for that violation, the results of the team in any other *Competition(s)* in that *Event* shall not be *Disqualified* unless the results of the team in the *Competition(s)* other than the *Competition* in which the anti-doping rule violation occurred were likely to have been affected by the *Driver's* anti-doping rule violation.

11.3 Possibilité pour la FIA ou l'ASN responsable d'une manifestation d'établir des règles qui imposent des conséquences plus sévères aux équipes

11.3 Possibility for the FIA or the ASN responsible for an Event to establish stricter Consequences for Teams

La FIA ou l'ASN responsable d'une *manifestation* peut décider d'établir, pour une *manifestation*, des règles qui imposent des conséquences plus sévères que celles prévues à l'Article 11.2.

The FIA or the ASN responsible for an *Event* may elect to establish rules for the *Event* which impose stricter *Consequences* for Teams than those set out in Article 11.2.

[Commentaire sur l'Article 11.3 : Par exemple, le Comité International Olympique pourrait établir des règles exigeant la disqualification d'une équipe des Jeux Olympiques pour un nombre moindre de violations des règles antidopage pendant la durée des Jeux.]

[Comment to Article 11.3: For example, the International Olympic Committee could establish rules which would require *Disqualification* of a team from the Olympic Games based on a lesser number of anti-doping rule violations during the period of the Games.]

ARTICLE 12 – SANCTIONS À L'ENCONTRE DES ASN ET COÛTS

ARTICLE 12 – SANCTIONS AND ASSESSED COSTS AGAINST ASNs

12.1 La FIA peut interrompre tout ou partie du financement ou toute autre aide non financière aux ASN qui ne respectent pas le *Règlement*.

12.1 The FIA has the authority to withhold some or all funding or other non-financial support to ASNs that are not in compliance with the *Regulations*.

ARTICLE 13 – APPELS

ARTICLE 13 – APPEALS

13.1 Décisions sujettes à appel

13.1 Decisions Subject to Appeal

Toute décision rendue en application du *Règlement* peut faire l'objet d'un appel conformément aux modalités prévues aux Articles 13.2 à 13.7 ou aux autres dispositions du *Règlement*, du *Code* ou des *Standards internationaux*. Les décisions dont il est fait appel resteront en vigueur durant la procédure d'appel, à moins que l'instance d'appel n'en décide autrement. Avant qu'un appel ne soit ouvert, toutes les possibilités d'appel de la décision prévues dans les règles de l'organisation antidopage devront avoir été épuisées, à condition que ces procédures respectent les principes énoncés à l'Article 13.2.2 ci-dessous (sauf l'exception prévue à l'Article 13.1.3).

Decisions made under the *Regulations* may be appealed as set forth below in Articles 13.2 to 13.7 or as otherwise provided in the *Regulations*, the *Code* or the *International Standards*. Such decisions shall remain in effect while under appeal unless the appellate body orders otherwise. Before an appeal is commenced, any post-decision review provided or in the *Anti-Doping Organisation's rules* must be exhausted, provided that such review respects the principles set forth in Article 13.2.2 below (except as provided in Article 13.1.3).

13.1.1 Portée illimitée de l'examen

13.1.1 Scope of Review Not Limited

La portée de l'examen en appel couvre toutes les questions pertinentes pour l'affaire et n'est expressément pas limitée aux questions ou à la portée de l'examen devant l'instance décisionnelle initiale.

The scope of review on appeal includes all issues relevant to the matter and is expressly not limited to the issues or scope of review before the initial decision-maker.

13.1.2 Le TAS n'est pas lié par les éléments retenus dans la décision portée en appel.

13.1.2 CAS Shall Not Defer to the Findings Being Appealed

En rendant sa décision, le TAS n'est pas tenu de s'en remettre au

In making its decision, CAS need not give deference to the

pouvoir discrétionnaire exercé par l'instance dont la décision fait l'objet de l'appel.

discretion exercised by the body whose decision is being appealed.

[Commentaire sur l'Article 13.1.2 : Les procédures devant le TAS sont de novo. Les procédures antérieures ne limitent pas les preuves pouvant être apportées devant le TAS et ne pèsent pas d'un poids particulier dans l'audience devant le TAS.]

[Comment to Article 13.1.2: CAS proceedings are de novo. Prior proceedings do not limit the evidence or carry weight in the hearing before CAS.]

13.1.3 L'AMA n'est pas tenue d'épuiser les recours internes

Lorsque l'AMA a le droit d'interjeter appel en vertu de l'Article 13 et qu'aucune autre partie n'a fait appel d'une décision finale dans le cadre de la procédure de la FIA, l'AMA peut porter cette décision en appel directement devant le TAS sans devoir épuiser les autres recours éventuellement prévus dans le cadre de la procédure de la FIA.

13.1.3 WADA Not Required to Exhaust Internal Remedies

Where WADA has a right to appeal under Article 13 and no other party has appealed a final decision within the FIA's process, WADA may appeal such decision directly to CAS without having to exhaust other possible remedies in the FIA's process.

[Commentaire sur l'Article 13.1.3 : Lorsqu'une décision a été rendue avant le dernier stade de la procédure de la FIA (par ex., lors d'une première audience) et qu'aucune partie n'a décidé de porter la décision en appel à la prochaine étape de la procédure de la FIA (par ex. le comité directeur), l'AMA peut renoncer aux étapes suivantes de la procédure interne de la FIA et interjeter appel directement auprès du TAS.]

[Comment to Article 13.1.3: Where a decision has been rendered before the final stage of the FIA's process (for example, a first hearing) and no party elects to appeal that decision to the next level of the FIA's process (e.g. the Managing Board), WADA may bypass the remaining steps in the FIA's internal process and appeal directly to CAS.]

13.2 Appels des décisions relatives aux violations des règles antidopage, conséquences, suspensions provisoires, reconnaissance des décisions et juridiction

Les décisions suivantes peuvent être portées en appel selon les modalités strictement prévues dans les Articles 13.2 à 13.7 :

- une décision portant sur une violation des règles antidopage ;
- une décision imposant des conséquences ou n'imposant pas de conséquences à l'issue d'une violation des règles antidopage ;
- une décision établissant qu'aucune violation des règles antidopage n'a été commise ;
- une décision établissant qu'une procédure en matière de violation des règles antidopage ne peut être poursuivie pour des raisons procédurales (y compris pour cause de prescription, par exemple) ;
- une décision prise par l'AMA de ne pas accorder d'exception à l'exigence de préavis de six mois pour un pilote retraité qui souhaite revenir à la compétition au titre de l'Article 5.7.1 ;
- une décision prise par l'AMA attribuant la gestion des résultats au titre de l'Article 7.1 du Code ;
- une décision de la FIA de ne pas présenter un résultat d'analyse anormal ou un résultat atypique comme une violation des règles antidopage, ou une décision de ne pas donner suite à une violation des règles antidopage après une enquête menée en vertu de l'Article 7.7 ;
- une décision d'imposer une suspension provisoire à l'issue d'une audience préliminaire ;
- le non-respect de l'Article 7.9 par la FIA ;
- une décision stipulant que la FIA n'est pas compétente pour statuer sur une violation alléguée des règles antidopage ou sur ses conséquences ;
- une décision de suspendre, ou de ne pas suspendre, une période de suspension ou de rétablir, ou de ne pas rétablir, une période de suspension au titre de l'Article 10.6.1 ;
- une décision au titre de l'Article 10.12.3 ; et
- une décision prise par la FIA de ne pas reconnaître une décision prise par une autre organisation antidopage au titre de l'Article 15.

13.2 Appeals from Decisions regarding Anti-Doping Rule Violations, Consequences, Provisional Suspensions, Recognition of Decisions and Jurisdiction

The following decisions may be appealed exclusively as provided in Articles 13.2 to 13.7:

- a decision that an anti-doping rule violation was committed;
- a decision imposing Consequences or not imposing Consequences for an anti-doping rule violation;
- a decision that no anti-doping rule violation was committed;
- a decision that an anti-doping rule violation process proceeding cannot go forward for procedural reasons (including, for example, prescription);
- a decision by WADA not to grant an exception to the six-month notice requirement for a retired Driver to return to Competition under Article 5.7.1;
- a decision by WADA assigning results management under Article 7.1 of the Code;
- a decision by the FIA not to bring forward an Adverse Analytical Finding or an Atypical Finding as an anti-doping rule violation, or a decision not to go forward with an anti-doping rule violation after an investigation under Article 7.7;
- a decision to impose a Provisional Suspension as a result of a Provisional Hearing;
- the FIA's failure to comply with Article 7.9;
- a decision that the FIA lacks jurisdiction to rule on an alleged anti-doping rule violation or its Consequences;
- a decision to suspend, or not suspend, a period of Ineligibility or to reinstate, or not reinstate, a suspended period of Ineligibility under Article 10.6.1;
- a decision under Article 10.12.3; and
- a decision by the FIA not to recognise another Anti-Doping Organisation's decision under Article 15.

13.2.1 Appels impliquant des pilotes de niveau international ou des épreuves internationales

Dans les cas découlant de la participation à une Epreuve internationale ou dans les cas impliquant des pilotes de niveau international, la décision peut faire l'objet d'un appel uniquement devant le TAS.

13.2.1 Appeals involving International-Level Drivers or International Events

In cases arising from participation in an International Event or in cases involving International-Level Drivers, the decision may be appealed exclusively to CAS.

[Commentaire sur l'Article 13.2.1 : Les décisions du TAS sont exécutoires et définitives, sauf en cas de procédure d'annulation ou de reconnaissance d'une sentence arbitrale exigée par la loi applicable.]

[Comment to Article 13.2.1: CAS decisions are final and binding except for any review required by law applicable to the annulment or enforcement of arbitral awards.]

13.2.2 Appels impliquant d'autres pilotes ou d'autres personnes

Dans les cas où l'Article 13.2.1 n'est pas applicable, la

13.2.2 Appeals involving Other Drivers or Others Persons

In cases where Article 13.2.1 is not applicable, the decision

décision peut faire l'objet d'un appel devant un organe d'appel national indépendant et impartial instauré conformément aux règles adoptées par l'organisation nationale antidopage ayant juridiction sur le pilote ou l'autre personne. Les règles de cet appel respecteront les principes suivants : une audience dans un délai raisonnable ; une instance d'audition équitable et impartiale ; le droit pour la personne d'être représentée par un conseil juridique à ses propres frais ; et une décision écrite et motivée rendue dans des délais raisonnables. Si l'organisation nationale antidopage n'a pas établi un tel organe, il peut être fait appel de cette décision devant le TAS, conformément aux dispositions applicables devant ce tribunal.

13.2.3 Personnes autorisées à faire appel

Dans les cas visés à l'Article 13.2.1, les parties suivantes auront le droit de faire appel devant le TAS :

- a) le pilote ou toute autre personne à qui s'applique la décision dont il est fait appel ;
- b) l'autre partie à l'affaire dans laquelle la décision a été rendue ;
- c) la FIA ;
- d) l'organisation nationale antidopage du pays de résidence de la personne ou des pays dont la personne est un ressortissant ou dont la personne est détentrice d'une licence ;
- e) le Comité international olympique ou le Comité international paralympique, s'il y a lieu, et quand la décision peut avoir un effet sur les Jeux olympiques ou les Jeux paralympiques, notamment les décisions affectant la possibilité d'y participer ; et
- f) l'AMA.

Dans les cas visés à l'Article 13.2.2, les parties ayant le droit d'appel auprès de l'instance nationale d'appel seront celles prévues par les règles de l'organisation nationale antidopage mais incluront au minimum les parties suivantes :

- a) le pilote ou toute autre personne soumis(e) à la décision portée en appel ;
- b) l'autre partie impliquée dans l'affaire dans laquelle la décision a été rendue ;
- c) la FIA ;
- d) l'organisation nationale antidopage du pays dont la personne est détentrice d'une licence ; et
- e) l'AMA.

Pour les cas visés à l'Article 13.2.2, l'AMA, le Comité international olympique ou le Comité international paralympique et la FIA pourront faire appel devant le TAS d'une décision rendue par une instance d'appel nationale. Toute partie interjetant appel sera en droit d'attendre l'aide du TAS pour obtenir tous les éléments d'information pertinents de l'organisation antidopage dont elle porte la décision en appel et les informations seront transmises si le TAS en donne l'instruction.

Nonobstant toute autre disposition dans la présente Annexe, la seule personne autorisée à faire appel d'une suspension provisoire est le pilote ou la personne à qui la suspension provisoire est imposée.

13.2.4 Autorisation des appels joints et autres appels subséquents

Les appels joints et les autres appels subséquents formés par tout défendeur cité dans des cas portés devant le TAS sur la base du Code sont spécifiquement autorisés. Toute partie autorisée à faire appel au titre du présent Article 13 doit déposer un appel joint ou un appel subséquent au plus tard avec la réponse de cette partie.

[Commentaire sur l'Article 13.2.4 : Cette disposition est nécessaire du fait que depuis 2011, les règles du TAS ne donnent plus aux pilotes le droit de faire des appels joints lorsqu'une organisation antidopage fait appel d'une décision après l'expiration du délai d'appel du pilote. Cette disposition permet d'entendre intégralement toutes les parties.]

13.3 Manquement à l'obligation de rendre une décision dans un délai raisonnable

Lorsque, dans un cas donné, la FIA ne rend pas une décision

may be appealed to a national-level appeal body, being an independent and impartial body established in accordance with rules adopted by the National Anti-Doping Organisation having jurisdiction over the Driver or other Person. The rules for such appeal shall respect the following principles: a timely hearing; a fair and impartial hearing panel; the right to be represented by counsel at the Person's own expense; and a timely, written, reasoned decision. If the National Anti-Doping Organisation has not established such a body, the decision may be appealed to CAS in accordance with the provisions applicable before such court.

13.2.3 Persons Entitled to Appeal

In cases under Article 13.2.1, the following parties shall have the right to appeal to CAS:

- a) the Driver or other Person who is the subject of the decision being appealed;
- b) the other party to the case in which the decision was rendered;
- c) the FIA;
- d) the National Anti-Doping Organisation of the Person's country of residence or countries where the Person is a national or a licence-holder;
- e) the International Olympic Committee or International Paralympic Committee, as applicable, where the decision may have an effect in relation to the Olympic Games or Paralympic Games, including decisions affecting eligibility for the Olympic Games or Paralympic Games; and
- f) WADA.

In cases under Article 13.2.2, the parties having the right to appeal to the national-level appeal body shall be as provided in the rules of the National Anti-Doping Organisation but, at least, shall include the following parties:

- a) the Driver or other Person who is the subject of the decision being appealed;
- b) the other party to the case in which the decision was rendered;
- c) the FIA;
- d) the National Anti-Doping Organisation of the country where the Person is a licence-holder; and
- e) WADA.

For cases under Article 13.2.2, WADA, the International Olympic Committee or International Paralympic Committee, and the FIA shall also have the right to appeal to CAS with respect to the decision of the national-level reviewing body. Any party filing an appeal shall be entitled to assistance from CAS to obtain all relevant information from the Anti-Doping Organisation whose decision is being appealed and the information shall be provided if CAS so directs.

Notwithstanding any other provision herein, the only Person who may appeal against a Provisional Suspension is the Driver or other Person upon whom the Provisional Suspension is imposed.

13.2.4 Cross Appeals and other Subsequent Appeals Allowed

Cross appeals and other subsequent appeals by any respondent named in cases brought to CAS under the Code are specifically permitted. Any party with a right to appeal under this Article 13 must file a cross appeal or subsequent appeal at the latest with the party's answer.

[Comment to Article 13.2.4: This provision is necessary because since 2011, CAS rules no longer permit a Driver the right to cross appeal when an Anti-Doping Organisation appeals a decision after the Driver's time for appeal has expired. This provision permits a full hearing for all parties.]

13.3 Failure to Render a Timely Decision

Where, in a particular case, the FIA fails to render a decision with

sur la question de savoir si une violation des règles antidopage a été commise dans un délai raisonnable fixé par l'AMA, cette dernière peut décider d'en appeler directement au TAS, comme si la FIA avait rendu une décision d'absence de violation des règles antidopage. Si la formation de jugement du TAS établit qu'une violation des règles antidopage a été commise et que l'AMA a agi raisonnablement en décidant d'en appeler directement au TAS, les frais et les honoraires d'avocats occasionnés à l'AMA par la procédure d'appel seront remboursés à l'AMA par la FIA.

[Commentaire sur l'Article 13.3 : Compte tenu des circonstances propres à chaque instruction d'une violation des règles antidopage et à chaque processus de gestion des résultats, il n'est pas possible d'établir un délai fixe dans lequel la FIA doit rendre une décision avant que l'AMA puisse intervenir en faisant appel directement au TAS. Cependant, avant de prendre cette mesure, l'AMA consultera la FIA et lui donnera l'occasion d'expliquer pourquoi elle n'a pas encore rendu sa décision.]

respect to whether an anti-doping rule violation was committed within a reasonable deadline set by WADA, WADA may elect to appeal directly to CAS as if the FIA had rendered a decision finding no anti-doping rule violation. If the CAS hearing panel determines that an anti-doping rule violation was committed and that WADA acted reasonably in electing to appeal directly to CAS, then WADA's costs and attorney fees in prosecuting the appeal shall be reimbursed to WADA by the FIA.

[Comment to Article 13.3: Given the different circumstances of each anti-doping rule violation investigation and results management process, it is not feasible to establish a fixed time period for the FIA to render a decision before WADA may intervene by appealing directly to CAS. Before taking such action, however, WADA will consult with the FIA and give the FIA an opportunity to explain why it has not yet rendered a decision.]

13.4 Appels liés à des AUT

Les décisions en matière d'AUT ne peuvent faire l'objet d'un appel que conformément aux dispositions de l'Article 4.4.

13.4 Appeals relating to TUEs

TUE decisions may be appealed exclusively as provided in Article 4.4.

13.5 Notification des décisions d'appel

Toute organisation antidopage qui est partie à un appel remettra sans délai la décision d'appel au pilote ou à l'autre personne et aux autres organisations antidopage qui auraient pu faire appel au titre de l'Article 13.2.3 conformément aux dispositions de l'Article 14.2.

13.5 Notification of Appeal Decisions

Any Anti-Doping Organisation that is a party to an appeal shall promptly provide the appeal decision to the Driver or other Person and to the other Anti-Doping Organisations that would have been entitled to appeal under Article 13.2.3 as provided under Article 14.2.

13.6 Appel des décisions en vertu de l'Article 12

Les décisions de la FIA en vertu de l'Article 12 peuvent faire l'objet d'un appel exclusivement devant le TAS par l'ASN concernée.

13.6 Appeals from Decisions Pursuant to Article 12

Decisions by the FIA pursuant to Article 12 may be appealed exclusively to CAS by the ASN concerned.

13.7 Délai pour déposer un appel

13.7 Time for Filing Appeals

13.7.1 Appels devant le TAS

Le délai pour déposer un appel devant le TAS sera de vingt et un jours à compter de la date de réception de la décision par la partie appelante. Nonobstant ce qui précède, les dispositions suivantes s'appliqueront aux appels déposés par une partie habilitée à faire appel, mais qui n'était pas partie aux procédures ayant mené à la décision sujette à appel :

- Dans les quinze jours suivant la notification de la décision, cette partie ou ces parties pourront demander à l'organisme qui a rendu la décision une copie du dossier sur lequel cet organisme a basé sa décision ;
- Si une telle demande est faite dans les quinze jours, la partie faisant cette demande bénéficiera alors de vingt et un jours à compter de la réception du dossier pour faire appel devant le TAS.

Nonobstant ce qui précède, le délai de dépôt d'un appel ou d'une intervention de l'AMA sera au maximum de :

- Vingt et un jours à compter du dernier jour du délai d'appel de toute autre partie ; ou
- Vingt et un jours après que l'AMA a reçu le dossier complet relatif à la décision.

13.7.1 Appeal to CAS

The time to file an appeal to CAS shall be twenty-one days from the date of receipt of the decision by the appealing party. The above notwithstanding, the following shall apply in connection with appeals filed by a party entitled to appeal but which was not a party to the proceedings that led to the decision being appealed:

- Within fifteen days from notice of the decision, such party/parties shall have the right to request a copy of the case file from the body that issued the decision;
- If such a request is made within the fifteen-day period, the party making such request shall have twenty-one days from receipt of the file to file an appeal to CAS.

The above notwithstanding, the filing deadline for an appeal or intervention filed by WADA shall be the later of:

- Twenty-one days after the last day on which any other party in the case could have appealed, or
- Twenty-one days after WADA's receipt of the complete file relating to the decision.

13.7.2 Appels en vertu de l'Article 13.2.2

Le délai pour déposer un appel devant une instance indépendante et impartiale instituée au niveau national conformément aux règles établies par l'organisation nationale antidopage sera indiqué par lesdites règles de l'organisation nationale antidopage.

Nonobstant ce qui précède, la date limite pour le dépôt d'un appel de la part de l'AMA sera la date correspondant à l'échéance la plus éloignée parmi les suivantes :

- vingt et un jours après la date finale à laquelle toute autre partie à l'affaire aurait pu faire appel ; ou
- vingt et un jours après la réception par l'AMA du dossier complet relatif à la décision.

13.7.2 Appeals under Article 13.2.2

The time to file an appeal to an independent and impartial body established at national level in accordance with rules established by the National Anti-Doping Organisation shall be indicated by the same rules of the National Anti-Doping Organisation.

The above notwithstanding, the filing deadline for an appeal or intervention filed by WADA shall be the later of:

- Twenty-one days after the last day on which any other party in the case could have appealed, or
- Twenty-one days after WADA's receipt of the complete file relating to the decision.

ARTICLE 14 – CONFIDENTIALITÉ ET RAPPORT

ARTICLE 14 – CONFIDENTIALITY AND REPORTING

14.1 Informations concernant des résultats d'analyse anormaux, des

14.1 Information concerning Adverse Analytical Findings, Atypical

résultats atypiques et d'autres violations alléguées des règles antidopage

14.1.1 Notification des violations des règles antidopage aux pilotes et aux autres personnes

La notification aux *pilotes* ou à d'autres *personnes* de violations des règles antidopage alléguées à leur encontre interviendra telle que prévue aux Articles 7 et 14. La notification à un *pilote* ou à une autre *personne* qui est membre d'une *ASN* peut intervenir par l'envoi de la notification à l'*ASN*.

14.1.2 Notification aux organisations nationales antidopage, aux ASN et à l'AMA

La notification de l'allégation d'une violation d'une règle antidopage à l'*organisation nationale antidopage*, à l'*ASN* concernée et à l'*AMA* sera donnée telle que prévue aux Articles 7 et 14, en même temps que la notification au *pilote* ou à l'autre *personne*.

14.1.3 Contenu de la notification d'une violation des règles antidopage

La notification d'une violation des règles antidopage en vertu de l'Article 2.1 comprendra :

- le nom du *pilote*,
- son pays,
- le sport et la discipline du *pilote* dans le sport,
- le niveau de *compétition* du *pilote*,
- si le *contrôle* était en *compétition* ou *hors compétition*,
- la date du prélèvement de l'*échantillon*,
- le résultat d'analyse rapporté par le laboratoire, et
- toute autre information requise par le Standard International pour les contrôles et les enquêtes.

La notification des violations des règles antidopage autres que relevant de l'Article 2.1 comprendra la règle violée et le fondement de la violation alléguée.

14.1.4 Rapports de suivi

À l'exception des enquêtes n'ayant pas abouti à la notification d'une violation des règles antidopage conformément à l'Article 14.1.1, les *organisations nationales antidopage* et l'*AMA* seront régulièrement informées de l'état de la procédure, de ses progrès et des résultats des procédures menées en vertu des Articles 7, 8 ou 13 et recevront sans délai une explication ou une décision écrite motivée expliquant la résolution de la question.

14.1.5 Confidentialité

Les entités à qui sont destinées ces informations ne devront pas les révéler à d'autres *personnes* que celles ayant besoin de les connaître, jusqu'à ce que la *FIA* les *divulgue publiquement* ou, en cas de manquement à l'obligation de *diffusion publique*, jusqu'à ce que les délais stipulés à l'Article 14.3 aient été respectés.

14.2 Notification de décisions relatives à des violations des règles antidopage et demande de dossier

14.2.1 Les décisions relatives aux violations des règles antidopage rendues en vertu des Articles 7.11, 8.2, 10.4, 10.5, 10.6, 10.12.3 ou 13.5 comprendront l'intégralité des motifs de la décision, y compris, le cas échéant, l'indication des raisons pour lesquelles la conséquence maximale potentielle n'a pas été infligée. Lorsque la décision n'est pas rédigée en anglais ou en français, la *FIA* fournira un résumé succinct en anglais ou en français de la décision et des raisons qui l'étaient.

14.2.2 Une *organisation antidopage* autorisée à faire appel d'une décision reçue en vertu de l'Article 14.2.1 peut, dans les quinze jours suivant la réception de la décision, demander une copie de l'intégralité du dossier relatif à cette décision.

14.3 Diffusion publique

14.3.1 L'identité de tout *pilote* ou de toute autre *personne* soupçonné(e) par la *FIA* d'infraction à une règle antidopage ne pourra être *divulguée publiquement* par la *FIA* qu'après notification au *pilote* ou à l'autre *personne* en cause conformément aux Articles 7.3 à 7.7 et simultanément à l'*AMA* et aux *organisations nationales*

Findings, and Other Asserted Anti-Doping Rule Violations

14.1.1 Notice of Anti-Doping Rule Violations to Drivers and other Persons

Notice to *Drivers* or other *Persons* of anti-doping rule violations asserted against them shall be given as provided under Articles 7 and 14. Notice to a *Driver* or other *Person* who is a member of an *ASN* may be accomplished by delivery of the notice to the *ASN*.

14.1.2 Notice to the National Anti-Doping Organisations, the ASNs and WADA

Notice of the assertion of an anti-doping rule violation to the *National Anti-Doping Organisation*, the *ASN* concerned and *WADA* shall be given as provided under Articles 7 and 14, simultaneously with the notice to the *Driver* or other *Person*.

14.1.3 Content of an Anti-Doping Rule Violation Notification

Notification of an anti-doping rule violation under Article 2.1 shall include:

- the *Driver's* name,
- his country,
- the sport and the discipline of the *Driver* within the sport,
- the *Driver's* competitive level,
- whether the test was *In-Competition* or *Out-of-Competition*,
- the date of *Sample* collection,
- the analytical result reported by the laboratory, and
- any other information as required by the International Standard for Testing and Investigations.

Notification of anti-doping rule violations other than under Article 2.1 shall include the rule violated and the basis of the asserted violation.

14.1.4 Status Reports

Except with respect to investigations which have not resulted in notification of an anti-doping rule violation pursuant to Article 14.1.1, *National Anti-Doping Organisations* and *WADA* shall be regularly updated on the status and findings of any review or proceedings conducted pursuant to Article 7, 8 or 13 and shall be provided with a prompt, written, reasoned explanation or decision explaining the resolution of the matter.

14.1.5 Confidentiality

The recipient entities shall not disclose this information beyond those *Persons* with a need to know until the *FIA* has made *Public Disclosure* or has failed to make *Public Disclosure* within the time limits set out in Article 14.3.

14.2 Notice of Anti-Doping Rule Violation Decisions and Request for Files

14.2.1 Anti-doping rule violation decisions rendered pursuant to Articles 7.11, 8.2, 10.4, 10.5, 10.6, 10.12.3 or 13.5 shall include the full reasons for the decision, including, if applicable, the reason why the greatest possible *Consequences* were not imposed. Where the decision is not in English or French, the *FIA* shall provide a short English or French summary of the decision and the supporting reasons.

14.2.2 An *Anti-Doping Organisation* having a right to appeal a decision received pursuant to Article 14.2.1 may, within fifteen days of receipt, request a copy of the full case file pertaining to the decision.

14.3 Public Disclosure

14.3.1 The identity of any *Driver* or other *Person* who is asserted by the *FIA* to have committed an anti-doping rule violation may be *Publicly Disclosed* by the *FIA* only after notice has been provided to the *Driver* or other *Person* in accordance with Articles 7.3 to 7.7, and simultaneously to *WADA* and to the *National Anti-*

antidopage du pilote ou de l'autre personne conformément à l'Article 14.1.2.

14.3.2 Au plus tard vingt jours après qu'une décision d'appel finale aura été rendue au sens des Articles 13.2.1 ou 13.2.2, ou s'il a été décidé de renoncer à un tel appel ou à une audience tenue conformément à l'Article 8, qu'il a été renoncé à une telle audience, ou que l'accusation de violation des règles antidopage n'a pas été contestée dans les délais requis, la FIA devra rapporter publiquement l'issue de la procédure antidopage, y compris :

- la discipline,
- la règle antidopage enfreinte,
- le nom du pilote ou de l'autre personne ayant commis la violation,
- la substance interdite ou la méthode interdite en cause (le cas échéant), et
- les conséquences imposées.

La FIA devra également rendre publiques dans les vingt jours les décisions rendues en appel dans les cas de violation des règles antidopage, y compris les informations telles que décrites plus haut.

14.3.3 Dans toute affaire où il sera établi, après une audience ou un appel, que le pilote ou l'autre personne n'a pas commis de violation des règles antidopage, la décision ne pourra être divulguée publiquement qu'avec le consentement du pilote ou de l'autre personne faisant l'objet de la décision. La FIA devra faire des efforts raisonnables afin d'obtenir ce consentement et, si elle l'obtient, devra publier la décision intégralement ou suivant la formulation que le pilote ou l'autre personne aura approuvée.

14.3.4 La publication devra être réalisée au moins par l'affichage des informations requises sur le site Internet de la FIA ou par une publication par d'autres moyens, en laissant l'information disponible pendant un mois ou pendant la durée de toute période de suspension, selon celle de ces deux périodes qui est la plus longue.

14.3.5 Ni la FIA ni les ASN, ni aucun représentant de celles-ci, ne pourront commenter publiquement les faits relatifs à une affaire en cours (ce qui ne comprend pas la description générale de la procédure et des aspects scientifiques) à moins que ce ne soit pour réagir à des commentaires publics attribués au pilote, à l'autre personne à l'encontre de laquelle une violation des règles antidopage est alléguée, ou à leurs représentants.

14.3.6 La divulgation publique obligatoire requise à l'Article 14.3.2 ne sera pas exigée lorsque le pilote ou l'autre personne qui a été reconnue coupable de violation des règles antidopage est un mineur. La divulgation publique portant sur un cas impliquant un mineur sera proportionnée aux faits et aux circonstances du cas.

14.3.7 Sauf indication expresse contraire, un préavis aux termes du Règlement n'est valable que s'il est écrit. Fax et courriels sont autorisés.

14.3.8 Toute notification donnée en vertu du Règlement est, en l'absence de réception antérieure, réputée avoir été dûment donnée :

- a) si elle est remise en main propre, à la livraison ;
- b) si elle est envoyée par courrier prioritaire, deux jours ouvrables francs après la date de l'envoi ;
- c) si elle est envoyée par courrier aérien, six jours ouvrables francs après la date de l'envoi ;
- d) si elle est envoyée par fax, à l'expiration du délai de 48 heures après l'heure à laquelle elle a été envoyée ;
- e) si elle est envoyée par courriel, à l'heure à laquelle elle a été envoyée.

14.4 Rapport statistique

La FIA publiera, au moins une fois par an, un rapport statistique général sur ses activités de contrôle du dopage et en fournira une copie à l'AMA. La FIA pourra également publier des rapports mentionnant le nom de chaque pilote soumis à un contrôle et la date de chaque contrôle.

Doping Organisations of the Driver or other Person in accordance with Article 14.1.2.

14.3.2 No later than twenty days after a final appellate decision has been rendered under Article 13.2.1 or 13.2.2, or such appeal has been waived, or a hearing in accordance with Article 8 has been waived, or the assertion of an anti-doping rule violation has not been challenged in a timely fashion, the FIA must *Publicly Report* the disposition of the anti-doping matter including:

- the discipline,
- the anti-doping rule violated,
- the name of the Driver or other Person having committed the violation,
- the Prohibited Substance or Prohibited Method involved (if any), and
- the Consequences imposed.

The FIA must also *Publicly Report*, within twenty days, appeal decisions concerning anti-doping rule violations, including the information described above.

14.3.3 In any case where it is determined, after a hearing or appeal, that the Driver or other Person did not commit an anti-doping rule violation, the decision may be *Publicly Disclosed* only with the consent of the Driver or other Person who is the subject of the decision. The FIA shall use reasonable efforts to obtain such consent and, if consent is obtained, shall *Publicly Disclose* the decision in its entirety or in such redacted form as the Driver or other Person may approve.

14.3.4 Publication shall be accomplished at a minimum by posting the required information on the FIA's website or publishing it through other means and leaving the information up for one month or the duration of any period of *Ineligibility*, whichever is the longer.

14.3.5 Neither the FIA, nor the ASNs, nor any official of either body shall publicly comment on the specific facts of any pending case (as opposed to general description of process and science) except in response to public comments attributed to the Driver, the other Person against whom an anti-doping rule violation is asserted, or their representatives.

14.3.6 The mandatory *Public Reporting* required in Article 14.3.2 shall not be required where the Driver or other Person who has been found to have committed an anti-doping rule violation is a *Minor*. Any optional *Public Reporting* in a case involving a *Minor* shall be proportionate to the facts and circumstances of the case.

14.3.7 Except where expressly stated otherwise, notice under the *Regulations* shall be effective only if it is in writing. Faxes and email are permitted.

14.3.8 Any notice given under the *Regulations* shall, in the absence of earlier receipt, be deemed to have been duly given as follows:

- a) if delivered personally, on delivery;
- b) if sent by first class post, two clear working days after the date of posting;
- c) if sent by airmail, six clear working days after the date of posting;
- d) if sent by fax, on the expiration of 48 hours after the time it was sent;
- e) if sent by email, at the time at which it was sent.

14.4 Statistical Reporting

The FIA shall, at least annually, publish a general statistical report of its *Doping Control* activities with a copy provided to WADA. The FIA may also publish reports showing the name of each Driver tested and the date of *Testing*.

14.5 Centre d'information en matière de contrôle du dopage

Afin de faciliter la coordination de la planification des contrôles et d'éviter des doublons entre les diverses *organisations antidopage*, la FIA communiquera tous les *contrôles en compétition et hors compétition* portant sur ses *pilotes* au centre d'information de l'AMA, au moyen d'ADAMS, aussitôt que ces *contrôles* auront été réalisés. Ces informations seront mises à la disposition, dans la mesure appropriée et conformément aux règles applicables, du *pilote*, de l'ASN qui a délivré la licence au *pilote*, de l'*organisation nationale antidopage du pilote*, de la FIA et de toute autre *organisation antidopage* ayant autorité de contrôle sur le *pilote*.

14.6 Confidentialité des données

14.6.1 La FIA peut recueillir, conserver, traiter ou communiquer des renseignements personnels des *pilotes* et des autres *personnes* dans la mesure nécessaire et appropriée pour mener à bien ses activités antidopage au titre du Code, des *Standards Internationaux* (y compris notamment le Standard International pour la protection des renseignements personnels) et du *Règlement*.

14.6.2 Tout *participant* qui soumet des informations y compris des données personnelles à toute *personne* conformément au *Règlement* sera réputé avoir accepté, en vertu des lois applicables relatives à la protection des données et autrement, que ces informations soient recueillies, traitées, divulguées et utilisées par cette *personne* aux fins de l'application du *Règlement*, conformément au Standard International pour la protection des renseignements personnels et comme l'exige par ailleurs la mise en œuvre du *Règlement*.

ARTICLE 15 – APPLICATION ET RECONNAISSANCE DES DÉCISIONS

15.1 Sous réserve du droit d'appel prévu à l'Article 13, les *contrôles*, les décisions au terme d'audiences ou toute autre décision finale rendue par tout *signataire* qui sont conformes au Code et qui relèvent de la compétence de ce *signataire* seront applicables dans le monde entier et seront reconnus et respectés par la FIA et toutes les ASNs.

[Commentaire sur l'Article 15.1 : L'étendue de la reconnaissance des décisions relatives aux AUT prises par d'autres organisations antidopage sera déterminée par l'Article 4.5 et le Standard International pour les autorisations d'Usage à des fins thérapeutiques.]

15.2 La FIA et les ASNs reconnaîtront les mesures prises par d'autres organismes qui n'ont pas accepté le Code, si les règles de ces organismes sont compatibles avec le Code.

[Commentaire sur l'Article 15.2 : Lorsque la décision d'une organisation qui n'a pas accepté le Code est conforme au Code à certains égards et ne l'est pas à d'autres égards, la FIA et ses fédérations nationales s'efforceront de prendre une décision qui soit en harmonie avec les principes du Code. Par exemple, si, lors d'une procédure cohérente avec le Code, un non-signataire a jugé qu'un pilote avait commis une violation des règles antidopage en raison de la présence d'une substance interdite dans son organisme, mais que la période de suspension appliquée est plus courte que celle prévue par le Règlement, la FIA reconnaîtra la violation des règles antidopage, et pourra tenir une audience conforme à l'Article 8 pour déterminer si la période de suspension plus longue prévue dans le Règlement devrait être imposée.]

15.3 Sous réserve du droit d'appel stipulé à l'Article 13, toute décision de la FIA concernant une violation du *Règlement* sera reconnue par toutes les ASNs, qui prendront toutes les mesures nécessaires pour l'application efficace de cette décision.

ARTICLE 16 – INCORPORATION DES RÈGLES ANTIDOPAGE DE LA FIA PAR LES ASN ET DES OBLIGATIONS DES ASN

16.1 Toutes les ASNs et leurs membres respecteront le *Règlement*. Toutes les ASNs et les autres membres incluront dans leur réglementation les dispositions nécessaires pour veiller à ce que la FIA puisse appliquer ces règles directement à l'encontre des *pilotes de niveau international* relevant de leur compétence antidopage. Le *Règlement* sera également incorporé soit directement, soit par

14.5 Doping Control Information Clearinghouse

To facilitate coordinated test distribution planning and to avoid unnecessary duplication of *Testing* by the various *Anti-Doping Organisations*, the FIA shall report all *In-Competition* and *Out-of-Competition* tests on *Drivers* to the WADA clearinghouse, using ADAMS, as soon as possible after such tests have been conducted. This information will be made accessible, where appropriate and in accordance with the applicable rules, to the *Driver*, the ASN that issued the licence to the *Driver*, the *Driver's National Anti-Doping Organisation*, the FIA and any other *Anti-Doping Organisations* with *Testing* authority over the *Driver*.

14.6 Data Privacy

14.6.1 The FIA may collect, store, process or disclose personal information relating to *Drivers* and other *Persons* where necessary and appropriate to conduct their anti-doping activities under the Code, the *International Standards* (including specifically the International Standard for the Protection of Privacy and Personal Information) and the *Regulations*.

14.6.2 Any *Participant* who submits information including personal data to any *Person* in accordance with the *Regulations* shall be deemed to have agreed, pursuant to applicable data protection laws and otherwise, that such information may be collected, processed, disclosed and used by such *Person* for the purposes of the implementation of the *Regulations*, in accordance with the International Standard for the Protection of Privacy and Personal Information and otherwise as required to implement the *Regulations*.

ARTICLE 15 – APPLICATION AND RECOGNITION OF DECISIONS

15.1 Subject to the right to appeal provided in Article 13, *Testing*, hearing results or other final adjudications of any *Signatory* which are consistent with the Code and are within the *Signatory's* authority shall be applicable worldwide and shall be recognised and respected by the FIA and all ASNs.

[Comment to Article 15.1: The extent of recognition of TUE decisions of other Anti-Doping Organisations shall be determined by Article 4.5 and the International Standard for Therapeutic Use Exemptions.]

15.2 The FIA and the ASNs shall recognise the measures taken by other bodies which have not accepted the Code if the rules of those bodies are otherwise consistent with the Code.

[Comment to Article 15.2: Where the decision of a body that has not accepted the Code is in some respects Code-compliant and in other respects not Code compliant, the FIA and the ASNs shall attempt to apply the decision in harmony with the principles of the Code. For example, if in a process consistent with the Code a non-Signatory has found a *Driver* to have committed an anti-doping rule violation on account of the presence of a Prohibited Substance in his body but the period of Ineligibility applied is shorter than the period provided for in the Regulations, the FIA shall recognise the finding of an anti-doping rule violation and may conduct a hearing consistent with Article 8 to determine whether the longer period of Ineligibility provided in the Regulations should be imposed.]

15.3 Subject to the right to appeal provided in Article 13, any decision of the FIA regarding a violation of the *Regulations* shall be recognised by all ASNs, which shall take all necessary action to render such decision effective.

ARTICLE 16 – INCORPORATION OF THE FIA ANTI-DOPING REGULATIONS BY ASNS AND OBLIGATIONS OF ASNS

16.1 All ASNs and their members shall comply with the *Regulations*. All ASNs and other members shall include in their regulations the provisions necessary to ensure that the FIA can enforce the *Regulations* directly against *International-Level Drivers* under their anti-doping jurisdiction. The *Regulations* shall also be incorporated either directly or by reference into each ASN's Rules so that the

référence, dans les règles de chaque ASN afin que l'ASN puisse les appliquer directement à l'encontre des *pilotes* relevant de sa compétence antidopage (y compris les *pilotes de niveau national*).

- 16.2** Toutes les ASN établissent des règles exigeant que tous les *pilotes* et tout le *personnel d'encadrement des pilotes* qui participe à titre d'entraîneurs, de soigneurs, de managers, de membres d'équipe, d'officiels, ou de personnel médical ou paramédical à une *compétition* ou à une activité autorisée ou organisée par une ASN ou une de ses organisations membres acceptent d'être liés par le *Règlement* et de se soumettre à l'autorité responsable de la gestion des résultats de l'*organisation antidopage* conformément au *Code* comme condition de leur participation.
- 16.3** Toutes les ASN communiqueront toute information suggérant une violation des règles antidopage ou relative à une telle violation à la *FIA* ainsi qu'à leurs *organisations nationales antidopage* et coopéreront aux enquêtes menées par toute *organisation antidopage* compétente.
- 16.4** Toutes les ASN auront en place des règles disciplinaires destinées à éviter que le *personnel d'encadrement des pilotes* qui fait *Usage de substances interdites* ou de *méthodes interdites* sans justification valable n'apporte un soutien aux *pilotes* relevant de la compétence de la *FIA* ou de l'ASN.
- 16.5** Toutes les ASN seront tenues de dispenser de l'éducation antidopage en coordination avec la *FIA* et leurs *organisations nationales antidopage*.

ARTICLE 17 – PRESCRIPTION

Aucune procédure pour violation des règles antidopage ne peut être engagée contre un *pilote* ou une autre *personne* sans que la violation des règles antidopage n'ait été notifiée conformément à l'Article 7, ou qu'une tentative de notification n'ait été dûment entreprise, dans les dix ans à compter de la date de la violation alléguée.

ARTICLE 18 – RAPPORTS À L'AMA PAR LA FIA DE SON RESPECT DU CODE

La *FIA* remettra des rapports à l'AMA sur son respect du *Code* conformément à l'Article 23.5.2 du *Code*.

ARTICLE 19 – EDUCATION

- 19.1** La *FIA* fournira aux *pilotes* des informations portant au moins sur les questions figurant à l'article 18.2 du *Code* afin de les sensibiliser à leurs responsabilités antidopage et mettra en œuvre d'autres mesures d'éducation selon les besoins.

ARTICLE 20 – AMENDEMENT ET INTERPRÉTATION DU RÈGLEMENT

- 20.1** Le *Règlement* peut être amendé par la *FIA* périodiquement.
- 20.2** Le *Règlement* sera interprété comme un document indépendant et autonome, et non en référence à des lois ou statuts existants.
- 20.3** Les titres utilisés dans les différentes parties et articles du *Règlement* sont uniquement destinés à faciliter la lecture et ne sauraient être considérés comme faisant partie de la substance du *Règlement* ou affecter de quelque façon que ce soit le langage de la disposition à laquelle ils se réfèrent.
- 20.4** Le *Code* et les *Standards Internationaux* sont considérés comme partie intégrante du *Règlement* et prévaudront en cas de conflit.
- 20.5** Le *Règlement* a été adopté en vertu des dispositions applicables du *Code* et doit être interprété de manière cohérente avec ces dernières. L'Introduction sera considérée comme faisant partie intégrante du *Règlement*.
- 20.6** Les commentaires qui accompagnent plusieurs dispositions du *Règlement* seront utilisés pour interpréter le *Règlement*. Lorsque les

ASN can itself enforce them directly against *Drivers* under its anti-doping jurisdiction (including *National-Level Drivers*).

- 16.2** All ASNs shall establish rules requiring all *Drivers* and all *Driver Support Personnel* who participate as coach, trainer, manager, team staff, official, medical or paramedical personnel in a *Competition* or activity authorised or organised by an ASN or one of its member organisations to agree to be bound by the *Regulations* and to submit to the results management authority of the *Anti-Doping Organisation* responsible under the *Code* as a condition of such participation.
- 16.3** All ASNs shall report any information suggesting or relating to an anti-doping rule violation to the *FIA* and to their *National Anti-Doping Organisations*, and shall cooperate with investigations conducted by any *Anti-Doping Organisation* with authority to conduct the investigation.
- 16.4** All ASNs shall have disciplinary rules in place to prevent *Driver Support Personnel* who are *Using Prohibited Substances* or *Prohibited Methods* without valid justification from providing support to *Drivers* under the jurisdiction of the *FIA* or the ASN.
- 16.5** All ASNs shall be required to conduct anti-doping education in coordination with the *FIA* and their *National Anti-Doping Organisations*.

ARTICLE 17 – STATUTE OF LIMITATIONS

No anti-doping rule violation proceedings may be commenced against a *Driver* or other *Person* unless he has been notified of the anti-doping rule violation as provided in Article 7, or notification has been reasonably attempted, within ten years from the date on which the violation is asserted to have occurred.

ARTICLE 18 – FIA COMPLIANCE REPORTS TO WADA

The *FIA* will report to *WADA* on its compliance with the *Code* in accordance with Article 23.5.2 of the *Code*.

ARTICLE 19 - EDUCATION

- 19.1** The *FIA* shall provide *Drivers* with information on at least the issues listed at Article 18.2 of the *Code* in order to educate *Drivers* on their anti-doping responsibilities and shall implement such other education measures as necessary.

ARTICLE 20 – AMENDMENT AND INTERPRETATION OF THE REGULATIONS

- 20.1** The *Regulations* may be amended by the *FIA* from time to time.
- 20.2** The *Regulations* shall be interpreted as an independent and autonomous text and not by reference to existing law or statutes.
- 20.3** The headings used for the various Parts and Articles of the *Regulations* are for convenience only and shall not be deemed to be part of the substance of the *Regulations* or to affect in any way the language of the provisions to which they refer.
- 20.4** The *Code* and the *International Standards* shall be considered integral parts of the *Regulations* and shall prevail in case of conflict.
- 20.5** The *Regulations* have been adopted pursuant to the applicable provisions of the *Code* and shall be interpreted in a manner that is consistent with the applicable provisions of the *Code*. The Introduction shall be considered an integral part of the *Regulations*.
- 20.6** The comments annotating various provisions of the *Regulations* shall be used to interpret the *Regulations*. Where the comments to

commentaires sur les divers articles du Code ne sont pas inclus dans le *Règlement*, ils seront réputés être incorporés par renvoi et serviront à interpréter le *Règlement* si nécessaire.

the various articles of the Code are not included in the *Regulations*, they will be deemed to be incorporated by reference and shall be used to interpret the *Regulations* when necessary.

20.7 Le *Règlement* est entré en vigueur et a pris effet le 1^{er} janvier 2015 (« date d'entrée en vigueur »). Il ne sera pas appliqué rétroactivement aux cas en instance avant la date d'entrée en vigueur, avec les réserves suivantes :

20.7 The *Regulations* have come into full force and effect on 1 January 2015 (the "Effective Date"). They shall not apply retrospectively to matters pending before the Effective Date, provided, however, that:

20.7.1 Les violations des règles antidopage commises avant la date d'entrée en vigueur comptent comme des « premières violations » ou des « deuxième violations » aux fins de déterminer les sanctions au sens de l'Article 10 pour les violations commises après la date d'entrée en vigueur.

20.7.1 Anti-doping rule violations occurring prior to the Effective Date count as "first violations" or "second violations" for the purpose of determining sanctions under Article 10 for violations occurring after the Effective Date.

20.7.2 Les périodes rétrospectives au cours desquelles les violations antérieures peuvent être considérées dans le cadre de violations multiples au sens de l'Article 10.7.5 et la prescription stipulée à l'Article 17 sont des règles de procédure qui doivent être appliquées rétroactivement ; étant cependant entendu que l'Article 17 ne s'appliquera rétroactivement que si le délai de prescription n'a pas déjà expiré à la date d'entrée en vigueur. Sinon, concernant toute violation des règles antidopage en cours d'examen à la date d'entrée en vigueur et tout cas de violation des règles antidopage poursuivi après la date d'entrée en vigueur sur le fondement d'une violation des règles antidopage survenue avant la date d'entrée en vigueur, l'affaire sera régie par les règles antidopage de fond en vigueur au moment où la violation alléguée des règles antidopage s'est produite, à moins que l'instance d'audition ne détermine que le principe de la « *lex mitior* » s'applique aux circonstances propres à l'affaire.

20.7.2 The retrospective periods in which prior violations can be considered for the purpose of multiple violations under Article 10.7.5 and the statute of limitations set forth in Article 17 are procedural rules and should be applied retroactively, provided, however, that Article 17 shall be applied retroactively only if the statute of limitations period has not already expired by the Effective Date. Otherwise, with respect to any anti-doping rule violation case which is pending as of the Effective Date and any anti-doping rule violation case brought after the Effective Date based on an anti-doping rule violation which occurred prior to the Effective Date, the case shall be governed by the substantive anti-doping rules in effect at the time the alleged anti-doping rule violation occurred, unless the panel hearing the case determines that the principle of the "*lex mitior*" appropriately applies under the circumstances of the case.

20.7.3 Toute violation de l'Article 2.4 en matière de localisation (manquement à l'obligation de transmettre des informations sur la localisation ou contrôle manqué, conformément aux définitions données à ces termes par le Standard international pour les contrôles et les enquêtes) commise avant la date d'entrée en vigueur devra être poursuivie et pourra être prise en compte, avant son expiration, conformément au Standard international pour les contrôles et les enquêtes, mais sera réputée avoir expiré 12 mois après avoir été commise.

20.7.3 Any Article 2.4 whereabouts failure (whether a Filing Failure or a Missed Test as those terms are defined in the International Standard for Testing and Investigations) prior to the Effective Date shall be carried forward and may be relied upon, prior to expiry, in accordance with the International Standard for Testing and Investigations, but shall be deemed to have expired 12 months after it occurred.

20.7.4 Concernant les cas où une décision finale a été rendue concluant à une violation des règles antidopage, avant la date d'entrée en vigueur, mais que le *pilote* ou l'autre *personne* est encore sous le coup de la *suspension* à la date d'entrée en vigueur, le *pilote* ou l'autre *personne* peut demander à l'*organisation antidopage* responsable de la gestion des résultats de la violation des règles antidopage d'envisager une réduction de la période de *suspension* sur la base du *Règlement*. Pour être valable, cette demande doit être présentée avant l'expiration de la période de *suspension*. La décision rendue peut faire l'objet d'un appel conformément à l'Article 13.2. Le *Règlement* ne s'appliquera à aucun cas de violation des règles antidopage pour lequel une décision finale concluant à une violation des règles antidopage a été rendue et alors que la période de *suspension* a expiré.

20.7.4 With respect to cases where a final decision finding an anti-doping rule violation has been rendered prior to the Effective Date, but the *Driver* or other *Person* is still serving the period of *Ineligibility* as of the Effective Date, the *Driver* or other *Person* may apply to the *Anti-Doping Organisation* responsible for Results Management of the anti-doping rule violation to consider a reduction in the period of *Ineligibility* in light of the *Regulations*. To be valid, such application must be made before the period of *Ineligibility* has expired. The decision rendered may be appealed pursuant to Article 13.2. The *Regulations* shall have no application to any anti-doping rule violation case where a final decision finding an anti-doping rule violation has been rendered and the period of *Ineligibility* has expired.

20.7.5 Aux fins d'évaluer la période de *suspension* pour une deuxième violation au sens de l'Article 10.7.1, lorsque la sanction pour la première violation a été déterminée selon les règles applicables avant la date d'entrée en vigueur, la période de *suspension* qui aurait été évaluée pour cette première violation, si le *Règlement* avait été applicable, sera appliquée.

20.7.5 For purposes of assessing the period of *Ineligibility* for a second violation under Article 10.7.1, where the sanction for the first violation was determined based on rules in force prior to the Effective Date, the period of *Ineligibility* which would have been assessed for that first violation had the *Regulations* been applicable shall be applied.

20.8 Le *Règlement* est rédigé en français et en anglais. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaut.

20.8 The *Regulations* are published in French and in English. In case of a difference of interpretation between the two texts, the English text takes precedence.

ARTICLE 21 - INTERPRÉTATION DU CODE

ARTICLE 21 INTERPRETATION OF THE CODE

21.1 Le Code, dans sa version officielle, sera tenu à jour par l'AMA et publié en anglais et en français. En cas de conflit d'interprétation entre les versions anglaise et française, la version anglaise fera foi.

21.1 The official text of the Code shall be maintained by WADA and shall be published in English and French. In the event of any conflict between the English and French versions, the English version shall prevail.

- 21.2** Les commentaires qui accompagnent plusieurs dispositions du Code devront servir à son interprétation.
- 21.3** Le Code sera interprété comme un texte indépendant et autonome et non en référence à des lois ou statuts existants des *signataires* ou des gouvernements.
- 21.4** Les titres utilisés dans les différentes parties et articles du Code sont uniquement destinés à faciliter sa lecture et ne sauraient être considérés comme faisant partie de la substance du Code, ni ne sauraient affecter de quelque façon que ce soit le sens des dispositions auxquelles ils se rapportent.
- 21.5** Le Code ne s'applique pas rétroactivement aux causes en instance avant la date où le Code est accepté par un *signataire* et mis en œuvre dans ses règles. Toutefois, les violations des règles antidopage antérieures à la mise en place du Code devraient continuer à compter comme « premières violations » ou « deuxième violations » aux fins de déterminer les sanctions prévues à l'Article 10 pour des violations survenant après l'entrée en vigueur du Code.
- 21.6** La rubrique « Objet, portée et organisation du Programme mondial antidopage et du Code », l'Annexe 1 – Définitions, et l'Annexe 2 – Exemples d'application de l'Article 10, seront considérées comme faisant partie intégrante du Code.

ARTICLE 22 – RÔLES ET RESPONSABILITÉS ADDITIONNELS DES PILOTES ET DES AUTRES PERSONNES

22.1 Rôles et responsabilités des pilotes

- 22.1.1** Prendre connaissance du Règlement et s'y conformer.
- 22.1.2** Être disponible pour le prélèvement d'échantillons.

[Commentaire sur l'Article 22.1.2 : Dans le respect des droits de la personne et de la vie privée du sportif, des considérations antidopage légitimes requièrent parfois le prélèvement d'échantillons tard dans la nuit ou tôt le matin. Par exemple, on sait que certains sportifs consomment de faibles doses d'EPO dans ces plages horaires afin qu'il ne soit pas possible de les détecter dans la matinée.]

- 22.1.3** Assumer la responsabilité, dans le cadre de la lutte antidopage, de ce qu'ils ingèrent et utilisent.
- 22.1.4** Informer le personnel médical de leur obligation de ne pas faire Usage de substances interdites et de méthodes interdites, et s'assurer que tout traitement médical qu'ils reçoivent ne viole pas le Règlement.
- 22.1.5** Communiquer à leur organisation nationale antidopage et à la FIA toute décision prise par un non-signataire concluant que le pilote a commis une violation des règles antidopage dans les dix années précédentes.
- 22.1.6** Coopérer avec la FIA qui enquête sur des violations des règles antidopage.
- 22.1.7** L'absence de coopération totale d'un pilote avec les organisations antidopage qui enquêtent sur des violations des règles antidopage peut être considérée comme une violation du Règlement Disciplinaire et Juridictionnel de la FIA.

22.2 Rôles et responsabilités du personnel d'encadrement du pilote

- 22.2.1** Prendre connaissance du Règlement et s'y conformer.
- 22.2.2** Collaborer dans le cadre du programme de contrôle du pilote.
- 22.2.3** Utiliser de leur influence sur les valeurs et le comportement des pilotes afin d'encourager les attitudes antidopage.
- 22.2.4** Communiquer à son organisation nationale antidopage et à la FIA toute décision prise par un non-signataire concluant qu'il/elle a commis une violation des règles antidopage dans les dix années précédentes.
- 22.2.5** Coopérer avec les organisations antidopage qui enquêtent sur des violations des règles antidopage.
- 22.2.6** L'absence de coopération totale d'un membre du personnel d'encadrement du pilote avec les organisations antidopage qui

- 21.2** The comments annotating various provisions of the Code shall be used to interpret the Code.
- 21.3** The Code shall be interpreted as an independent and autonomous text and not by reference to the existing law or statutes of the *Signatories* or governments.
- 21.4** The headings used for the various Parts and Articles of the Code are for convenience only and shall not be deemed to be part of the substance of the Code or to affect in any way the language of the provisions to which they refer.
- 21.5** The Code shall not apply retroactively to matters pending before the date on which the Code is accepted by a *Signatory* and implemented in its rules. However, pre-Code anti-doping rule violations would continue to count as "first violations" or "second violations" for the purpose of determining sanctions under Article 10 for subsequent post-Code violations.
- 21.6** The Purpose, Scope and Organisation of the World Anti-Doping Programme and the Code and Appendix 1, Definitions, and Appendix 2, Examples of the Application of Article 10, shall be considered integral parts of the Code.

ARTICLE 22 – ADDITIONAL ROLES AND RESPONSIBILITIES OF DRIVERS AND OTHER PERSONS

22.1 Roles and Responsibilities of Drivers

- 22.1.1** To be knowledgeable of and comply with the Regulations.
- 22.1.2** To be available for Sample collection at all times.

[Comment to Article 22.1.2: With due regard to a Driver's human rights and privacy, legitimate anti-doping considerations sometimes require Sample collection late at night or early in the morning. For example, it is known that some Drivers use low doses of EPO during these hours so that it will be undetectable in the morning.]

- 22.1.3** To take responsibility, in the context of anti-doping, for what they ingest and Use.
- 22.1.4** To inform medical personnel of their obligation not to Use Prohibited Substances and Prohibited Methods and to take responsibility to make sure that any medical treatment received does not violate the Regulations.
- 22.1.5** To disclose to their National Anti-Doping Organisation and to the FIA any decision by a non-Signatory finding that the Driver committed an anti-doping rule violation within the previous ten years.
- 22.1.6** To cooperate with the FIA in its investigating of anti-doping rule violations.
- 22.1.7** Failure by any Driver to cooperate in full with the Anti-doping Organisations investigating anti-doping rule violations may be considered as a breach of the FIA Judicial and Disciplinary Rules.

22.2 Roles and Responsibilities of Driver Support Personnel

- 22.2.1** To be knowledgeable of and comply with the Regulations.
- 22.2.2** To cooperate with the Driver Testing programme.
- 22.2.3** To use their influence on Driver values and behaviour to foster anti-doping attitudes.
- 22.2.4** To disclose to their National Anti-Doping Organisation and to the FIA any decision by a non-Signatory finding that they committed an anti-doping rule violation within the previous ten years.
- 22.2.5** To cooperate with the Anti-Doping Organisations investigating anti-doping rule violations.
- 22.2.6** Failure by any Driver Support Personnel to cooperate in full with Anti-Doping Organisations investigating anti-doping rule violations

enquêtent sur des violations des règles antidopage peut être considérée comme une violation du Règlement Disciplinaire et Juridictionnel de la FIA.

22.2.7 Le personnel d'encadrement du pilote s'abstiendra de l'Usage ou de la possession de toute substance interdite ou méthode interdite sans justification valable.

22.2.8 L'Usage ou la possession d'une substance interdite ou d'une méthode interdite par un membre du personnel d'encadrement du pilote sans justification valable peut être considéré(e) comme une violation du Règlement Disciplinaire et Juridictionnel de la FIA.

may be considered as a breach of the FIA Judicial and Disciplinary Rules.

22.2.7 Driver Support Personnel shall not Use or Possess any Prohibited Substance or Prohibited Method without valid justification.

22.2.8 Use or Possession of a Prohibited Substance or Prohibited Method by Driver Support Personnel without valid justification may be considered as a breach of the FIA Judicial and Disciplinary Rules.

SUPPLÉMENT 1

DÉFINITIONS (par ordre alphabétique en FRANÇAIS)

Absence de faute ou de négligence :

Démonstration par le *pilote* ou l'autre *personne* du fait qu'il/elle ignorait, ne soupçonnait pas, ou n'aurait pas pu raisonnablement savoir ou soupçonner, même en faisant preuve de la plus grande vigilance, qu'il/elle avait utilisé ou s'était fait administrer une *substance interdite* ou une *méthode interdite*, ou qu'il/elle avait violé une règle antidopage. Sauf dans le cas d'un *mineur*, pour toute violation de l'Article 2.1, le *pilote* doit également établir de quelle manière la *substance interdite* a pénétré dans son organisme.

Absence de faute ou de négligence significative :

Démonstration par le *pilote* ou l'autre *personne* du fait qu'au regard de l'ensemble des circonstances, et compte tenu des critères retenus pour l'*absence de faute ou de négligence*, sa *faute* ou sa *négligence* n'était pas significative par rapport à la violation des règles antidopage commise. Sauf dans le cas d'un *mineur*, pour toute violation de l'Article 2.1, le *pilote* doit également établir de quelle manière la *substance interdite* a pénétré dans son organisme.

ADAMS :

Acronyme anglais de Système d'administration et de gestion antidopage (*Anti-Doping Administration and Management System*), soit un instrument de gestion basé sur Internet, sous forme de banque de données, qui sert à la saisie, à la conservation, au partage et à la transmission de données, conçu pour aider l'AMA et ses partenaires dans leurs opérations antidopage en conformité avec la législation relative à la protection des données.

Administration :

Fait de fournir, d'approvisionner, de superviser, de faciliter ou de participer de toute autre manière à l'*Usage* ou à la *tentative d'usage* par une autre *personne* d'une *substance interdite* ou d'une *méthode interdite*. Cependant, cette définition n'inclut pas les actions entreprises de bonne foi par le personnel médical et impliquant une *substance interdite* ou une *méthode interdite* utilisée à des fins thérapeutiques légitimes et licites ou bénéficiant d'une autre justification acceptable, et n'inclut pas non plus les actions impliquant des *substances interdites* qui ne sont pas interdites dans les *contrôles hors compétition* sauf si les circonstances dans leur ensemble démontrent que ces substances interdites ne sont pas destinées à des fins thérapeutiques légitimes et licites ou sont destinées à améliorer la performance sportive.

Aide substantielle :

Aux fins de l'Article 10.6.1, la *personne* qui fournit une *aide substantielle* doit :

- 1) divulguer entièrement, dans une déclaration écrite signée, toutes les informations en sa possession en relation avec des violations des règles antidopage et
- 2) collaborer pleinement à l'enquête et à l'examen de toute affaire liée à ces informations, par exemple en témoignant à une audience si une *organisation antidopage* ou une instance de jugement le lui demande.

De plus, les informations fournies doivent être crédibles et représenter une partie importante de toute affaire poursuivie ou, si l'affaire n'est pas poursuivie, elles doivent avoir constitué un fondement suffisant sur lequel une affaire pourrait reposer.

AMA :

Agence Mondiale Antidopage.

Annulation :

Voir ci-dessous les conséquences des violations des règles antidopage.

ASN :

Club National ou Fédération Nationale reconnu(e) par la FIA comme seul détenteur du pouvoir sportif dans un pays (comme stipulé à l'Article 'Définitions' du Code Sportif International de la FIA).

Audience préliminaire :

Aux fins de l'Article 7.9., audience sommaire et accélérée avant la tenue de l'audience prévue à l'Article 8 qui implique la notification du *pilote* et lui donne l'occasion d'être entendu par écrit ou par oral.

SUPPLEMENT 1

DEFINITIONS (alphabetical order in FRENCH)

No Fault or Negligence:

The *Driver* or other *Person's* establishing that he did not know or suspect, and could not reasonably have known or suspected even with the exercise of utmost caution, that he had *Used* or been *Administered* the *Prohibited Substance* or *Prohibited Method* or otherwise violated an anti-doping rule. Except in the case of a *Minor*, for any violation of Article 2.1, the *Driver* must also establish how the *Prohibited Substance* entered his system.

No Significant Fault or Negligence:

The *Driver* or other *Person's* establishing that his *Fault* or *negligence*, when viewed in the totality of the circumstances and taking into account the criteria for *No Fault or Negligence*, was not significant in relation to the anti-doping rule violation. Except in the case of a *Minor*, for any violation of Article 2.1, the *Driver* must also establish how the *Prohibited Substance* entered his system.

ADAMS:

The Anti-Doping Administration and Management System is a Web-based database management tool for data entry, storage, sharing, and reporting, designed to assist stakeholders and WADA in their anti-doping operations in conjunction with data protection legislation.

Administration:

Providing, supplying, supervising, facilitating, or otherwise participating in the *Use* or *Attempted Use* by another *Person* of a *Prohibited Substance* or *Prohibited Method*. However, this definition shall not include the actions of bona fide medical personnel involving a *Prohibited Substance* or *Prohibited Method* used for genuine and legal therapeutic purposes or other acceptable justification and shall not include actions involving *Prohibited Substances* which are not prohibited in *Out-of-Competition Testing* unless the circumstances as a whole demonstrate that such *Prohibited Substances* are not intended for genuine and legal therapeutic purposes or are intended to enhance sport performance.

Substantial Assistance:

For purposes of Article 10.6.1, a *Person* providing *Substantial Assistance* must:

- 1) fully disclose in a signed written statement all information he possesses in relation to anti-doping rule violations, and
- 2) fully cooperate with the investigation and adjudication of any case related to that information, including, for example, presenting testimony at a hearing if requested to do so by an *Anti-Doping Organisation* or a hearing panel.

Further, the information provided must be credible and must comprise an important part of any case which is initiated or, if no case is initiated, must have provided a sufficient basis on which a case could have been brought.

WADA:

The World Anti-Doping Agency.

Disqualification:

See *Consequences of Anti-Doping Rule Violations* above.

ASN:

A national automobile club, association or federation recognised by the FIA as sole holder of the sporting power in a country (as stipulated in Article 'Definitions' of the FIA International Sporting Code).

Provisional Hearing:

For the purposes of Article 7.9., an expedited abbreviated hearing occurring prior to a hearing under Article 8 that provides the *Driver* with notice and an opportunity to be heard in either written or oral form.

[Commentaire : Une audience préliminaire n'est qu'une procédure préliminaire qui peut ne pas impliquer l'examen intégral des faits de l'affaire. Suite à une audience préliminaire, le pilote continue à avoir droit à une audience complète portant sur le fond. En revanche, une « audience accélérée » au sens de l'Article 7.9. est une audience complète portant sur le fond, mais organisée selon un calendrier accéléré.]

AUT :

Autorisation d'Usage à des fins Thérapeutiques, comme définie à l'Article 4.4.

CAUT :

Comité pour l'Autorisation d'Usage à des fins Thérapeutiques, comme défini à l'Article 4.4.4.

CDA :

Comité Disciplinaire Antidopage de la FIA.

Code :

Code Mondial Antidopage.

Comité national olympique :

Organisation reconnue à ce titre par le Comité international olympique. Le terme Comité national olympique englobe toute confédération sportive nationale des pays où une confédération sportive nationale assume les responsabilités généralement du ressort d'un Comité national olympique en matière d'antidopage.

Compétition :

Activité unique de sport automobile avec ses propres résultats. Elle peut comprendre une (des) manche(s) et une finale, des essais libres, des essais qualificatifs et les résultats de plusieurs catégories ou être divisée de manière similaire, mais doit être terminée à la fin de l'Épreuve. Sont considérés comme une compétition : les Courses sur circuit, les Rallyes, les Rallyes Tout-Terrain, les Courses d'Accélération (dragster), les Courses de Côte, les Tentatives de Record, les Tentatives, les Tests, le drifting et toute autre forme de compétition à la discrétion de la FIA, comme défini à l'Article 'Définitions' du Code Sportif International de la FIA.

Conséquences des violations des règles antidopage (« conséquences ») :

La violation d'une règle antidopage par un pilote ou une autre personne peut avoir une ou plusieurs des conséquences suivantes :

- a) **Annulation**, ce qui signifie que les résultats du pilote dans une compétition particulière ou lors d'une manifestation sont invalidés, avec toutes les conséquences en résultant, y compris le retrait des trophées, médailles, points et prix ;
- b) **Suspension**, ce qui signifie qu'il est interdit au pilote ou à toute autre personne, en raison d'une violation des règles antidopage, de participer à toute compétition, à toute autre activité ou à tout financement pendant une période déterminée, tel que stipulé à l'Article 10.12.1 ;
- c) **Suspension provisoire**, ce qui signifie que le pilote ou toute autre personne est temporairement interdit(e) de participation à toute compétition ou activité jusqu'à la décision finale prise lors de l'audience prévue à l'Article 8 (Droit à une audience équitable).
- d) **Conséquences financières**, ce qui signifie l'imposition d'une sanction financière pour violation des règles antidopage ou pour récupérer les coûts liés à une violation des règles antidopage ; et
- e) **Divulgaration publique ou rapport public**, ce qui signifie la divulgation d'informations ou la distribution d'informations au grand public ou à des personnes autres que les personnes devant être notifiées au préalable conformément à l'Article 14. Les équipes dans les sports d'équipe peuvent également se voir imposer des conséquences conformément aux dispositions de l'Article 11 du Code.

Conséquences financières :

Voir Conséquences des violations des règles antidopage ci-dessus.

Contrôle :

Partie du processus global de contrôle du dopage comprenant la planification des contrôles, le prélèvement des échantillons, la manipulation des échantillons et leur transport au laboratoire.

Contrôle ciblé :

Sélection de pilotes identifiés en vue de contrôles sur la base de critères

[Comment: A Provisional Hearing is only preliminary proceedings which may not involve a full review of the facts of the case. Following a Provisional Hearing, the Driver remains entitled to a subsequent full hearing on the merits of the case. By contrast, an "expedited hearing", as that term is used in Article 7.9., is a full hearing on the merits conducted on an expedited time schedule.]

TUE:

Therapeutic Use Exemption, as defined in Article 4.4.

TUEC:

Therapeutic Use Exemption Committee, as defined in Article 4.4.4.

ADC:

The FIA Anti-Doping Disciplinary Committee.

Code:

The World Anti-Doping Code.

National Olympic Committee:

The organisation recognised by the International Olympic Committee. The term National Olympic Committee shall also include the National Sport Confederation in those countries where the National Sport Confederation assumes typical National Olympic Committee responsibilities in the anti-doping area.

Competition:

Single motor sport activity with its own results. It may comprise one or more heats and a final, free practice, qualifying practice sessions and results of several categories or be divided in some similar manner, but must be completed by the end of the Event. The following are considered as a Competition: Circuit Races, Rallyes, Cross-Country Rallyes, Drag Races, Hill Climbs, Record Attempts, Tests, Trials, drifting and other forms of Competitions at the discretion of the FIA, as defined in Article 'Definitions' of the FIA International Sporting Code.

Consequences of Anti-Doping Rule Violations ("Consequences"):

A Driver's or other Person's violation of an anti-doping rule may result in one or more of the following:

- a) **Disqualification**, which means that the Driver's results in a particular Competition or Event are invalidated, with all resulting Consequences including forfeiture of any trophies, medals, points and prizes;
- b) **Ineligibility**, which means that the Driver or other Person is barred on account of an anti-doping rule violation for a specified period of time from participating in any Competition or other activity or funding as provided in Article 10.12.1;
- c) **Provisional Suspension**, which means that the Driver or other Person is barred temporarily from participating in any Competition or activity prior to the final decision at a hearing conducted under Article 8 (Right to a Fair Hearing);
- d) **Financial Consequences**, which means a financial sanction imposed for an anti-doping rule violation or to recover costs associated with an anti-doping rule violation; and
- e) **Public Disclosure or Public Reporting**, which means the dissemination or distribution of information to the general public or Persons beyond those Persons entitled to earlier notification in accordance with Article 14. Teams in Team Sports may also be subject to Consequences as provided in Article 11 of the Code.

Financial Consequences:

See Consequences of Anti-Doping Rule Violations, above.

Testing:

The parts of the Doping Control process involving test distribution planning, Sample collection, Sample handling, and Sample transport to the laboratory.

Target Testing:

Selection of specific Drivers for Testing based on criteria set forth in the

énoncés dans le Standard International pour les Contrôles et les Enquêtes.

Contrôle du dopage :

Toutes les étapes et toutes les procédures allant de la planification du *contrôle* jusqu'à la décision finale en appel, y compris toutes les étapes et toutes les procédures intermédiaires, par exemple la transmission d'informations sur la localisation, le prélèvement des *échantillons* et leur manipulation, l'analyse de laboratoire, les *AUT*, la gestion des résultats et les audiences.

Convention de l'UNESCO:

La Convention internationale contre le dopage dans le sport adoptée le 19 octobre 2005 par la Conférence générale de l'UNESCO à sa 33^e session, y compris tous les amendements adoptés par les États parties à la Convention et la Conférence des parties à la Convention internationale contre le dopage dans le sport.

Divulguer publiquement ou rapporter publiquement :

Voir *Conséquences des violations des règles antidopage* ci-dessus.

Durée de l'épreuve :

Période écoulée entre le début et la fin d'une *épreuve*, telle qu'établie par l'organisme sous l'égide duquel se déroule l'épreuve.

Échantillon ou prélèvement :

Toute matrice biologique recueillie dans le cadre du *contrôle du dopage*.

[Commentaire : Certains ont parfois fait valoir que le prélèvement d'échantillons sanguins viole les principes de certains groupes religieux ou culturels. Il a été déterminé que cette considération n'était pas fondée.]

En compétition :

Cela comprend la période commençant douze heures avant une *compétition* à laquelle le *pilote* doit participer et se terminant à la fin de cette *compétition* et du processus de collecte d'échantillons relié à cette *compétition*.

[Commentaire : Une Fédération internationale ou un organisme responsable d'une épreuve peut établir une période "en compétition" différente de la durée de l'épreuve.]

Épreuve :

Une épreuve est composée d'une ou plusieurs : *compétitions*, *parades* ou *démonstrations*.

Épreuve internationale :

Une épreuve ou une *compétition* pour laquelle le Comité international olympique ou le Comité international paralympique, la FIA, un *organisateur d'épreuve majeure* ou une autre *organisation sportive internationale* agit en tant qu'organisme responsable de l'épreuve ou nomme les officiels techniques de l'épreuve.

Épreuve nationale :

Toute épreuve qui n'est pas inscrite au Calendrier Sportif International de la FIA.

Falsification :

Fait d'altérer à des fins illégitimes ou d'une façon illégitime ; d'influencer un résultat d'une manière illégitime ; d'intervenir d'une manière illégitime ; de créer un obstacle, d'induire en erreur ou de se livrer à une conduite frauduleuse afin de modifier des résultats ou d'empêcher des procédures normales de suivre leur cours.

Faute :

Tout manquement à une obligation ou tout manque de diligence appropriée lié à une situation particulière. Les facteurs à prendre en considération pour évaluer le degré de la *faute* d'un *pilote* ou d'une autre *personne* incluent par exemple l'expérience du *pilote* ou de l'autre *personne*, la question de savoir si le *pilote* ou l'autre *personne* est un *mineur*, des considérations spéciales telles que le handicap, le degré de risque qui aurait dû être perçu par le *pilote* ainsi que le degré de diligence exercé par le *pilote* et les recherches et les précautions prises par le *pilote* en relation avec ce qui aurait dû être le niveau de risque perçu. En évaluant le degré de la *faute* du *pilote* ou de l'autre *personne*, les circonstances considérées doivent être spécifiques et pertinentes pour expliquer le fait que le *pilote* ou l'autre *personne* se soit écarté(e) du comportement attendu. Ainsi, par exemple, le fait qu'un *pilote* perdrait l'occasion de gagner beaucoup d'argent durant une période de *suspension*, ou le fait que le *pilote* n'a plus qu'une carrière résiduelle de courte durée, ou le moment du calendrier sportif, ne seraient pas des facteurs pertinents à prendre en compte pour réduire la période de

International Standard for Testing and Investigations.

Doping Control:

All steps and processes from test distribution planning through to ultimate disposition of any appeal including all steps and processes in between such as provision of whereabouts information, *Sample* collection and handling, laboratory analysis, *TUEs*, results management and hearings.

UNESCO Convention:

The International Convention against Doping in Sport adopted by the 33rd session of the UNESCO General Conference on 19 October 2005 including any and all amendments adopted by the States that are Parties to the Convention and the Conference of Parties to the International Convention against Doping in Sport.

Publicly Disclose or Publicly Report:

See *Consequences of Anti-Doping Rules Violations* above.

Event Period:

The time between the beginning and end of an *Event*, as established by the body under which the *Event* is taking place.

Sample or Specimen:

Any biological material collected for the purposes of a *Doping Control*.

[Comment: It has sometimes been claimed that the collection of blood *Samples* violates the tenets of certain religious or cultural groups. It has been determined that there is no basis for any such claim.]

In-Competition:

The period commencing twelve hours before a *Competition* in which the *Driver* is scheduled to participate through the end of such *Competition* and the *Sample* collection process related to such *Competition*.

[Comment: An International Federation or ruling body for an *Event* may establish an "In-Competition" period that is different than the *Event Period*.]

Event:

An *Event* is made up of one or more: *Competitions*, *Parades* or *Demonstrations*.

International Event:

An *Event* or *Competition* where the International Olympic Committee, the International Paralympic Committee, the FIA, a *Major Event Organisation*, or another *international sport organisation* is the ruling body for the *Event* or appoints the technical officials for the *Event*.

National Event:

Any *Event* that is not entered on the FIA International Sporting Calendar.

Tampering:

Altering for an improper purpose or in an improper way; bringing improper influence to bear; interfering improperly; obstructing, misleading or engaging in any fraudulent conduct to alter results or prevent normal procedures from occurring.

Fault:

Fault is any breach of duty or any lack of care appropriate to a particular situation. Factors to be taken into consideration in assessing a *Driver* or other *Person's* degree of *Fault* include, for example, the *Driver's* or other *Person's* experience, whether the *Driver* or other *Person* is a *Minor*, special considerations such as impairment, the degree of risk that should have been perceived by the *Driver* and the level of care and investigation exercised by the *Driver* in relation to what should have been the perceived level of risk. In assessing the *Driver's* or other *Person's* degree of *Fault*, the circumstances considered must be specific and relevant to explain the *Driver's* or other *Person's* departure from the expected standard of behaviour. Thus, for example, the fact that a *Driver* would lose the opportunity to earn large sums of money during a period of *Ineligibility*, or the fact that the *Driver* only has a short time left in his career, or the timing of the sporting calendar, would not be relevant factors to be considered in reducing the period of *Ineligibility* under Article 10.5.1 or 10.5.2.

suspension au titre des Articles 10.5.1 ou 10.5.2.

[Commentaire : Le critère pour évaluer le degré de la faute du pilote est le même selon tous les Articles lorsque la faute doit être prise en considération. Cependant, selon l'Article 10.5.2, aucune réduction de sanction n'est appropriée sauf si, une fois le degré de la faute évalué, la conclusion est qu'aucune faute ou négligence significative n'a été commise par le pilote ou l'autre personne.]

FIA :

Fédération Internationale de l'Automobile

Groupe cible de pilotes soumis aux contrôles :

Groupe de pilotes identifiés comme hautement prioritaires au niveau international par la FIA et au niveau national par chaque organisation nationale antidopage, qui sont assujettis à des contrôles à la fois en compétition et hors compétition dans le cadre du plan de répartition des contrôles de la FIA ou de l'organisation nationale antidopage en question. Ils sont de ce fait tenus de fournir des informations sur leur localisation conformément à l'Article 5.6 du Code et au Standard international pour les contrôles et les enquêtes.

Hors compétition :

Toute période qui n'est pas en compétition.

Liste des Interdictions :

Liste publiée par l'AMA identifiant les substances interdites et les méthodes interdites (disponible sur le site Internet de l'AMA www.wada-ama.org).

Marqueur :

Composé, ensemble de composés ou paramètre(s) biologique(s) qui témoignent de l'Usage d'une substance interdite ou d'une méthode interdite.

Métabolite :

Toute substance qui résulte d'une biotransformation.

Méthode interdite :

Toute méthode décrite comme telle dans la Liste des Interdictions.

Mineur :

Personne physique qui n'a pas atteint l'âge de dix-huit ans.

Organisateurs d'épreuves majeures :

Associations continentales de Comités nationaux olympiques et toute autre organisation internationale multisports qui servent d'organisme responsable pour une épreuve internationale, qu'elle soit continentale, régionale ou autre.

Organisation antidopage :

Signataire responsable de l'adoption de règles relatives à la création, à la mise en œuvre ou à l'application de tout volet du processus de contrôle du dopage. Cela comprend par exemple le Comité international olympique, le Comité international paralympique, les organisateurs d'épreuves majeures qui effectuent des contrôles lors de manifestations relevant de leur responsabilité, l'AMA, des Fédérations Internationales et des organisations nationales antidopage.

Organisation nationale antidopage :

La ou les entités désignée(s) par chaque pays comme autorité(s) principale(s) responsable(s) de l'adoption et de la mise en œuvre de règles antidopage, de la gestion du prélèvement d'échantillons, de la gestion des résultats de contrôles et de la tenue d'audiences, au plan national. Si la désignation n'a pas été faite par l'autorité publique compétente, cette entité sera le Comité National Olympique du pays ou son représentant.

Lorsqu'il est fait référence à l'organisation nationale antidopage du pilote, il s'agit de l'organisation nationale antidopage du pays de l'ASN qui a délivré la licence au pilote.

Organisation régionale antidopage :

Entité régionale créée par les pays membres pour coordonner et gérer, par délégation, des domaines de leurs programmes nationaux antidopage, pouvant inclure l'adoption et l'application de règles antidopage, la planification et la collecte d'échantillons, la gestion des résultats, l'examen des AUT, la tenue des audiences et la réalisation de programmes éducatifs au plan régional.

Participant :

Tout pilote ou membre du personnel d'encadrement du pilote.

Passeport biologique du pilote :

Programme et méthodes permettant de rassembler et de regrouper

[Comment: The criterion for assessing a Driver's degree of Fault is the same under all Articles where Fault is to be considered. However, under Article 10.5.2, no reduction of sanction is appropriate unless, when the degree of Fault is assessed, the conclusion is that No Significant Fault or Negligence on the part of the Driver or other Person was involved.]

FIA:

The Federation Internationale de l'Automobile.

Registered Testing Pool:

The pool of highest-priority Drivers established separately at the international level by the FIA and at the national level each National Anti-Doping Organisation that are subject to both In-Competition and Out-of-Competition Testing as part of the test distribution plan of the FIA or the National Anti-Doping Organisation in question. They are therefore required to provide whereabouts information as provided in Article 5.6 of the Code and the International Standard for Testing and Investigations.

Out-of-Competition:

Any period which is not In-Competition.

Prohibited List:

The list published by WADA identifying the Prohibited Substances and Prohibited Methods (available on the WADA website: www.wada-ama.org).

Marker:

A compound, group of compounds or biological variable(s) that indicates the Use of a Prohibited Substance or Prohibited Method.

Metabolite:

Any substance produced by a biotransformation process.

Prohibited Method:

Any method so described on the Prohibited List.

Minor:

A natural Person who has not reached the age of eighteen years.

Major Event Organisations:

The continental associations of National Olympic Committees and other international multi-sport organisations serving as the body responsible for any continental, regional or other International Event.

Anti-Doping Organisation:

A Signatory that is responsible for adopting rules for initiating, implementing or enforcing any part of the Doping Control process. This includes, for example, the International Olympic Committee, the International Paralympic Committee, other Major Event Organisations that conduct Testing at their Events, WADA, International Federations, and National Anti-Doping Organisations.

National Anti-Doping Organisation:

The entity(ies) designated by each country as possessing the primary authority and responsibility to adopt and implement anti-doping rules and to direct the collection of Samples, the management of test results, and the conduct of hearings, all at the national level. If this designation has not been made by the competent public authority(ies), the entity shall be the country's National Olympic Committee or its designee.

Where reference is made to the National Anti-Doping Organisation of the Driver, this means the National Anti-Doping Organisation of the country of the ASN that issued the licence to the Driver.

Regional Anti-Doping Organisation:

A regional entity designated by member countries to coordinate and manage delegated areas of their national anti-doping programmes, which may include the adoption and implementation of anti-doping rules, the planning and collection of Samples, the management of results, the review of TUEs, the conduct of hearings, and the conduct of educational programmes at a regional level.

Participant:

Any Driver or Driver Support Personnel.

Driver Biological Passport:

The programme and methods of gathering and collating data as described

des données telles que décrites dans le Standard international pour les contrôles et les enquêtes et le Standard international pour les laboratoires.

Personne :

Personne physique ou organisation ou autre entité.

Personnel d'encadrement du pilote :

Tout entraîneur, soigneur, directeur, agent, personnel d'équipe, officiel, personnel médical ou paramédical, parent, ou toute autre personne qui travaille avec un *pilote* participant à des *compétitions* ou s'y préparant, qui le traite ou lui apporte son assistance.

Pilote :

Tout conducteur ou passager (navigateur et copilote inclus) qui dispute une *compétition* au niveau international et/ou national, comme définis à l'Article 'Définitions' du Code Sportif International de la FIA. Une *organisation antidopage* est libre d'appliquer des règles antidopage à un *pilote* qui n'est ni un *pilote de niveau international* ni un *pilote de niveau national*, et ainsi de le faire entrer dans la définition de « *pilote* ». En ce qui concerne les *pilotes* qui ne sont ni de *niveau international* ni de *niveau national*, une *organisation antidopage* peut choisir de réaliser des *contrôles* limités ou de ne réaliser aucun *contrôle*, de procéder à des analyses d'échantillons portant sur un menu plus restreint de *substances interdites*, ou de ne pas exiger à l'avance des *AUT*. Cependant, si une violation des règles antidopage prévue à l'Article 2.1, 2.3 ou 2.5 est commise par un *pilote* relevant d'une *organisation antidopage* et qui prend part à une *compétition* d'un niveau inférieur au niveau international ou national, les conséquences énoncées dans le Code (sauf l'Article 14.3.2) doivent être appliquées. Aux fins des Articles 2.8 et 2.9 ainsi qu'à des fins d'information et d'éducation antidopage, toute personne qui prend part à une *compétition* sportive et qui relève d'un *signataire*, d'un gouvernement ou d'une autre organisation sportive reconnaissant le Code est un *pilote*.

[Commentaire : Cette définition établit clairement que tous les pilotes de niveaux international et national sont assujettis aux règles antidopage du Code, et que les définitions précises des compétitions de niveau international et de niveau national doivent figurer dans les règles antidopage respectives des fédérations internationales et des organisations nationales antidopage. Cette définition permet également à chaque organisation nationale antidopage, si elle le désire, d'étendre son programme antidopage aux concurrents de niveaux inférieurs au niveau national ou international ou aux individus pratiquant un entraînement physique mais sans disputer de compétitions. Ainsi, une organisation nationale antidopage pourrait, par exemple, choisir de contrôler des concurrents de niveau récréatif, mais sans exiger à l'avance des AUT. Néanmoins, une violation des règles antidopage impliquant un résultat d'analyse anormal ou une falsification entraîne toutes les conséquences prévues par le Code (à l'exception de l'Article 14.3.2). La décision d'appliquer ou non les conséquences aux pilotes de niveau récréatif qui pratiquent des activités d'entraînement physique mais ne disputent jamais de compétitions est laissée à l'organisation nationale antidopage. De même, une organisation responsable de grandes manifestations qui organise une manifestation uniquement pour des concurrents de niveau vétérans pourrait choisir de contrôler les concurrents mais de ne pas procéder à des analyses d'échantillons couvrant la totalité du menu des substances interdites. Les concurrents de tous les niveaux devraient bénéficier de programmes d'information et d'éducation en matière d'antidopage.]

Pilote de niveau international:

Un *Pilote* qui participe à toute *Compétition* inscrite au Calendrier Sportif International de la FIA, comme indiqué dans la section « Portée » de l'Introduction du Règlement.

[Commentaire : Conformément au Standard international pour les contrôles et les enquêtes, la FIA est libre de déterminer les critères qu'elle utilisera pour classer les pilotes comme des pilotes de niveau international, par exemple en fonction de leur rang au classement, de leur participation à des Epreuves internationales en particulier, de leur type de licence, etc. Toutefois, elle doit publier ces critères sous forme claire et concise, de sorte que les pilotes puissent déterminer rapidement et facilement quand ils seront classés comme des pilotes de niveau international. Par exemple, si les critères incluent la participation à certaines épreuves internationales, la FIA doit publier la liste de ces épreuves internationales.]

Pilote de niveau national:

Pilote concourant dans un sport au niveau national, selon la définition de chaque *organisation nationale antidopage*, en conformité avec le Standard International pour les contrôles et les enquêtes.

Possession :

Possession physique ou de fait (qui ne sera établie que si la personne exerce un contrôle exclusif ou a l'intention d'exercer un contrôle sur la

in the International Standard for Testing and Investigations and International Standard for Laboratories.

Person:

A natural *Person* or an organisation or other entity.

Driver Support Personnel:

Any coach, trainer, manager, agent, team staff, official, medical or paramedical personnel, parent or any other *Person* working with, treating or assisting an *Driver* participating in or preparing for *Competition*.

Driver:

Any driver or passenger (including navigator and co-driver), as defined in Article 'Definitions' of the FIA International Sporting Code, who competes in *International Events* and/or in *National Events*. An *Anti-Doping Organisation* has discretion to apply anti-doping rules to a *Driver* who is neither an *International-Level Driver* nor a *National-Level Driver*, and thus to bring them within the definition of "*Driver*". In relation to *Drivers* who are neither *International-Level* nor *National-Level Drivers*, an *Anti-Doping Organisation* may elect to: conduct limited *Testing* or no *Testing* at all; analyse *Samples* for less than the full menu of *Prohibited Substances*; require limited or no whereabouts information; or not require advance *TUEs*. However, if an Article 2.1, 2.3 or 2.5 anti-doping rule violation is committed by any *Driver* over whom an *Anti-Doping Organisation* has authority and who competes below the international or national level, then the *Consequences* set forth in the Code (except Article 14.3.2) must be applied. For the purposes of Article 2.8 and Article 2.9 and for the purposes of anti-doping information and education, any *Person* who participates in sport under the authority of any *Signatory*, government, or other sports organisation accepting the Code is an *Driver*.

[Comment: This definition makes it clear that all International- and National-Level Driver are subject to the anti-doping rules of the Code, with the precise definitions of international- and national-level sport to be set forth in the anti-doping rules of the International Federations and National Anti-Doping Organisations respectively. The definition also allows each National Anti-Doping Organisation, if it chooses to do so, to expand its anti-doping programme beyond International- or National-Level Driver to competitors at lower levels of Competition or to individuals who engage in fitness activities but do not compete at all. Thus, a National Anti-Doping Organisation could, for example, elect to test recreational-level competitors but not require advance TUEs. However, an anti-doping rule violation involving an Adverse Analytical Finding or Tampering results in all of the Consequences provided for in the Code (with the exception of Article 14.3.2). The decision on whether Consequences apply to recreational-level Driver who engage in fitness activities but never compete is left to the National Anti-Doping Organisation. In the same manner, a Major Event Organisation holding an Event reserved for masters-level competitors could elect to test the competitors but not analyse Samples for the full menu of Prohibited Substances. Competitors at all levels of Competition should receive the benefit of anti-doping information and education.]

International-Level Driver:

A *Driver* who participates in any *Competition* registered on the FIA International Sporting Calendar, as set out in the "Scope" section of the Introduction to the Regulations.

[Comment: Consistent with the International Standard for Testing and Investigations, the FIA is free to determine the criteria it will use to classify Drivers as International-Level Drivers, e.g., by ranking, by participation in particular International Events, by type of license, etc. However, it must publish those criteria in clear and concise form, so that Drivers are able to ascertain quickly and easily when they will become classified as International-Level Drivers. For example, if the criteria include participation in certain International Events, then the FIA must publish a list of those International Events.]

National-Level Driver:

Drivers who compete in sport at the national level, as defined by each *National Anti-Doping Organisation*, consistent with the International Standard for Testing and Investigations.

Possession:

The actual, physical *Possession*, or the constructive *Possession* (which shall be found only if the *Person* has exclusive control or intends to exercise

substance/méthode interdite ou les lieux où une substance/méthode interdite se trouve). Toutefois, si la personne n'exerce pas un contrôle exclusif sur la substance/méthode interdite ou les lieux où la substance/méthode interdite se trouve, la possession de fait ne sera établie que si la personne était au courant de la présence de la substance/méthode interdite et avait l'intention d'exercer un contrôle sur celle-ci. De plus, il ne pourra y avoir de violation des règles antidopage reposant sur la seule possession si, avant d'être notifiée d'une violation des règles antidopage, la personne a pris des mesures concrètes démontrant qu'elle n'a jamais eu l'intention d'être en possession d'une substance/méthode interdite et a renoncé à cette possession en la déclarant explicitement à une organisation antidopage. Nonobstant toute disposition contraire dans cette définition, l'achat (par un moyen électronique ou autre) d'une substance interdite ou d'une méthode interdite constitue une possession de celle-ci par la personne qui fait l'achat.

[Commentaire : En vertu de cette définition, des stéroïdes trouvés dans le véhicule d'un pilote constitueraient une violation à moins que le pilote ne puisse démontrer qu'une autre personne s'est servi de son véhicule. Dans de telles circonstances, l'organisation antidopage devra démontrer que, bien que le pilote n'ait pas eu le contrôle exclusif du véhicule, le pilote était au courant de la présence des stéroïdes et avait l'intention d'exercer un contrôle sur les stéroïdes. Dans un même ordre d'idées, dans l'hypothèse où des stéroïdes seraient trouvés dans une armoire à médicaments relevant du contrôle commun d'un pilote et de sa conjointe, l'organisation antidopage devra démontrer que le pilote était au courant de la présence des stéroïdes dans l'armoire à médicaments et qu'il avait l'intention d'exercer un contrôle sur ces stéroïdes. L'acte d'acquisition d'une substance interdite, en soi, constitue la possession, même si, par exemple, le produit n'arrive pas, est reçu par quelqu'un d'autre ou est envoyé à l'adresse d'un tiers.]

Produit contaminé :

Produit contenant une substance interdite qui n'est pas divulguée sur l'étiquette du produit ou dans les informations disponibles lors d'une recherche raisonnable sur Internet.

Programme des observateurs indépendants :

Équipe d'observateurs sous la supervision de l'AMA qui assistent au processus de contrôle du dopage lors de certaines manifestations, peuvent fournir des conseils à cet égard et rendent compte de leurs observations.

Règlement :

Le Règlement antidopage de la FIA

Responsabilité objective :

Règle qui stipule qu'au titre de l'Article 2.1 ou de l'Article 2.2, il n'est pas nécessaire que l'organisation antidopage démontre l'intention, la faute, la négligence ou l'Usage conscient de la part du pilote pour établir une violation des règles antidopage.

Résultat atypique :

Rapport d'un laboratoire accrédité ou approuvé par l'AMA pour lequel une investigation supplémentaire est requise par le Standard International pour les Laboratoires, les documents techniques connexes avant qu'un résultat d'analyse anormal ne puisse être établi.

Résultat d'analyse anormal :

Rapport d'un laboratoire accrédité ou approuvé par l'AMA qui, en conformité avec le Standard International pour les Laboratoires et les documents techniques connexes, révèle la présence, dans un échantillon, d'une substance interdite ou d'un de ses métabolites ou marqueurs (y compris des quantités élevées de substances endogènes) ou l'Usage d'une méthode interdite.

Résultat de Passeport anormal :

Rapport identifié comme Résultat de Passeport Anormal comme défini dans les Standards Internationaux applicables.

Résultat de Passeport Atypique :

Rapport identifié comme Résultat de Passeport Atypique comme défini dans les Standards Internationaux applicables.

Signataires :

Entités qui ont signé le Code et s'engagent à le respecter, conformément à l'Article 23 du Code.

Site de l'épreuve :

Sites désignés comme tels par l'organisme responsable de l'épreuve. Ils incluent de manière non-exhaustive : la piste (le Parcours), le Circuit, le paddock, le Parc Fermé, les parcs ou zones d'assistance, les parcs

control over the Prohibited Substance or Prohibited Method or the premises in which a Prohibited Substance or Prohibited Method exists). However, if the Person does not have exclusive control over the Prohibited Substance or Prohibited Method or over the premises in which a Prohibited Substance or Prohibited Method exists, constructive Possession shall only be found if the Person knew about the presence of the Prohibited Substance or Prohibited Method and intended to exercise control over it. However, there shall be no anti-doping rule violation based solely on Possession if, prior to receiving notification of any kind that the Person has committed an anti-doping rule violation, the Person has taken concrete action demonstrating that the Person never intended to have Possession and has renounced Possession by explicitly declaring it to an Anti-Doping Organisation. Notwithstanding anything to the contrary in this definition, the purchase (including by any electronic or other means) of a Prohibited Substance or Prohibited Method constitutes Possession by the Person who makes the purchase.

[Comment: Under this definition, steroids found in a Driver's car would constitute a violation unless the Driver establishes that someone else used the car; in that event, the Anti-Doping Organisation must establish that, even though the Driver did not have exclusive control over the car, the Driver knew about the steroids and intended to have control over the steroids. Similarly, in the example of steroids found in a home medicine cabinet under the joint control of a Driver and spouse, the Anti-Doping Organisation must establish that the Driver knew the steroids were in the cabinet and that the Driver intended to exercise control over the steroids. The act of purchasing a Prohibited Substance alone constitutes Possession, even where, for example, the product does not arrive, is received by someone else, or is sent to a third party address.]

Contaminated Product:

A product that contains a Prohibited Substance that is not disclosed on the product label or in information available in a reasonable Internet search.

Independent Observer Programme:

A team of observers, under the supervision of WADA, who observe and may provide guidance on the Doping Control process at certain Events and report on their observations.

Regulations:

The FIA Anti-Doping Regulations.

Strict Liability:

The rule which provides that under Article 2.1 and Article 2.2, it is not necessary that intent, Fault, negligence, or knowing Use on the Driver's part be demonstrated by the Anti-Doping Organisation in order to establish an anti-doping rule violation.

Atypical Finding:

A report from a WADA-accredited laboratory or other WADA-approved laboratory which requires further investigation as provided by the International Standard for Laboratories, related Technical Documents prior to the determination of an Adverse Analytical Finding.

Adverse Analytical Finding:

A report from a WADA-accredited laboratory or other WADA-approved laboratory that, consistent with the International Standard for Laboratories and related Technical Documents, identifies in a Sample the presence of a Prohibited Substance or its Metabolites or Markers (including elevated quantities of endogenous substances) or evidence of the Use of a Prohibited Method.

Adverse Passport Finding:

A report identified as an Adverse Passport Finding as described in the applicable International Standards.

Atypical Passport Finding:

A report described as an Atypical Passport Finding as described in the applicable International Standards.

Signatories:

Those entities signing the Code and agreeing to comply with the Code, as provided in Article 23 of the Code.

Event Venues:

Those venues so designated by the ruling body of the event. They include, but are not limited to: the track (Course), the Circuit, the paddock, the Parc Fermé, the service parks or zones, the holding parks, the pits, the zones that

ANNEXE "A" APPENDIX "A"

d'attente, les stands, les zones interdites au public, les zones de contrôle, les zones réservées au médias, les zones de ravitaillement.

Sport d'équipe :

Une discipline du Sport Automobile qui se concourt par équipe (conducteur et passager) ou qui autorise le remplacement ou le relais des *pilotes* durant une *compétition*.

Sport individuel :

Toute discipline du Sport Automobile qui n'est pas un *sport d'équipe*.

Standard International :

Standard adopté par l'AMA en appui du *Code*. La conformité à un *Standard International* (par opposition à d'autres standards, pratiques ou procédures) suffira pour conclure que les procédures envisagées dans le *Standard International* en question sont correctement exécutées. Les *Standards Internationaux* comprennent les documents techniques publiés conformément à leurs dispositions.

Substance interdite :

Toute substance ou classe de substances décrite comme telle dans la *Liste des Interdictions*.

Substance spécifiée :

Comme définie à l'Article 4.2.2.

Suspension :

Voir ci-dessus les *Conséquences des violations des règles antidopage*.

Suspension provisoire :

Voir ci-dessus les *Conséquences des violations des règles antidopage*.

TAS :

Tribunal arbitral du sport.

Tentative :

Conduite volontaire qui constitue une étape importante d'une action planifiée dont le but est la violation des règles antidopage. Il n'y aura pas de violation des règles antidopage basée uniquement sur une *tentative*, si la personne renonce à la *tentative* avant d'être surprise par un tiers non impliqué dans la *tentative*.

Trafic :

Vente, don, transport, envoi, livraison ou distribution à un tiers (ou possession à cette fin) d'une substance interdite ou d'une *méthode interdite* (physiquement, par un moyen électronique ou autre) par un *pilote*, le *personnel d'encadrement du pilote* ou une autre personne relevant d'une *organisation antidopage*. Toutefois, cette définition ne comprend pas :

- les actions de membres du personnel médical réalisées de bonne foi et portant sur une *substance interdite* utilisée à des fins thérapeutiques légitimes et licites ou à d'autres fins justifiables ;
- les actions portant sur des *substances interdites* qui ne sont pas interdites dans des *contrôles hors compétition*, à moins que l'ensemble des circonstances ne démontrent que ces *substances interdites* ne sont pas destinées à des fins thérapeutiques légitimes et licites ou sont destinées à améliorer la performance sportive.

Usage :

Utilisation, application, ingestion, injection ou consommation par tout autre moyen d'une *substance interdite* ou d'une *méthode interdite*.

[Commentaire : Les termes définis au singulier comprennent également le pluriel et vice versa.]

are barred to the public, the control zones, the zones that are reserved for the media, the refuelling zones.

Team Sport:

A discipline of Motor Sport in which a crew (driver and passenger) competes with other crews or which authorises the replacement or relaying of *Drivers* during a *Competition*.

Individual Sport:

Any discipline of Motor Sport that is not a *Team Sport*.

International Standard:

A standard adopted by WADA in support of the *Code*. Compliance with an *International Standard* (as opposed to another alternative standard, practice or procedure) shall be sufficient to conclude that the procedures addressed by the *International Standard* were performed properly. *International Standards* shall include any Technical Documents issued pursuant to the *International Standard*.

Prohibited Substance:

Any substance, or class of substances, so described on the *Prohibited List*.

Specified Substances:

As defined in Article 4.2.2.

Ineligibility:

See *Consequences of Anti-Doping Rule Violations* above.

Provisional Suspension:

See *Consequences of Anti-Doping Rules Violations* above.

CAS:

The Court of Arbitration for Sport.

Attempt:

Purposely engaging in conduct that constitutes a substantial step in a course of conduct planned to culminate in the commission of an anti-doping rule violation. However, there shall be no anti-doping rule violation based solely on an *Attempt* to commit a violation if the *Person* renounces the *Attempt* prior to its being discovered by a third party not involved in the *Attempt*.

Trafficking:

Selling, giving, transporting, sending, delivering or distributing (or Possessing for any such purpose) a *Prohibited Substance* or *Prohibited Method* (either physically or by any electronic or other means) by a *Driver*, *Driver Support Personnel* or any other *Person* subject to the jurisdiction of an *Anti-Doping Organisation* to any third party. However, this definition shall not include:

- the actions of bona fide medical personnel involving a *Prohibited Substance* used for genuine and legal therapeutic purposes or other acceptable justification;
- the actions involving *Prohibited Substances* which are not prohibited in *Out-of-Competition Testing* unless the circumstances as a whole demonstrate that such *Prohibited Substances* are not intended for genuine and legal therapeutic purposes or are intended to enhance sport performance.

Use:

The utilisation, application, ingestion, injection or consumption by any means whatsoever of any *Prohibited Substance* or *Prohibited Method*.

[Comment: Defined terms shall include their plural and possessive forms, as well as those terms used as other parts of speech.]

SUPPLÉMENT 1

DÉFINITIONS (par ordre alphabétique en ANGLAIS)

ADAMS :

Acronyme anglais de Système d'administration et de gestion antidopage (*Anti-Doping Administration and Management System*), soit un instrument de gestion basé sur Internet, sous forme de banque de données, qui sert à la saisie, à la conservation, au partage et à la transmission de données, conçu pour aider l'AMA et ses partenaires dans leurs opérations antidopage en conformité avec la législation relative à la protection des données.

CDA :

Comité Disciplinaire Antidopage de la FIA.

Administration :

Fait de fournir, d'approvisionner, de superviser, de faciliter ou de participer de toute autre manière à l'*Usage* ou à la *tentative d'usage* par une autre *personne* d'une *substance interdite* ou d'une *méthode interdite*. Cependant, cette définition n'inclut pas les actions entreprises de bonne foi par le personnel médical et impliquant une *substance interdite* ou une *méthode interdite* utilisée à des fins thérapeutiques légitimes et licites ou bénéficiant d'une autre justification acceptable, et n'inclut pas non plus les actions impliquant des *substances interdites* qui ne sont pas interdites dans les *contrôles hors compétition* sauf si les circonstances dans leur ensemble démontrent que ces substances interdites ne sont pas destinées à des fins thérapeutiques légitimes et licites ou sont destinées à améliorer la performance sportive.

Résultat d'analyse anormal :

Rapport d'un laboratoire accrédité ou approuvé par l'AMA qui, en conformité avec le Standard International pour les Laboratoires et les documents techniques connexes, révèle la présence, dans un *échantillon*, d'une *substance interdite* ou d'un de ses *métabolites* ou *marqueurs* (y compris des quantités élevées de substances endogènes) ou l'*Usage* d'une *méthode interdite*.

Résultat de Passeport anormal :

Rapport identifié comme *Résultat de Passeport Anormal* comme défini dans les *Standards Internationaux* applicables.

Organisation antidopage :

Signataire responsable de l'adoption de règles relatives à la création, à la mise en œuvre ou à l'application de tout volet du processus de *contrôle du dopage*. Cela comprend par exemple le Comité international olympique, le Comité international paralympique, d'autres *organismes d'épreuves majeures* qui effectuent des *contrôles* lors de *manifestations* relevant de leur responsabilité, l'AMA, des *Fédérations Internationales* et des *organisations nationales antidopage*.

ASN :

Club National ou Fédération Nationale reconnu(e) par la FIA comme seul détenteur du pouvoir sportif dans un pays (comme stipulé à l'Article 'Définitions' du Code Sportif International de la FIA).

Sportif: ALLER SOUS «DRIVER» (SECTION ANGLAISE) CI-DESSOUS

Passeport biologique de l'athlète : ALLER SOUS «DRIVER BIOLOGICAL PASSPORT» (SECTION ANGLAISE) CI-DESSOUS

Personnel d'encadrement du Pilote : ALLER SOUS «DRIVER SUPPORT PERSONNEL» (SECTION ANGLAISE) CI-DESSOUS

Tentative :

Conduite volontaire qui constitue une étape importante d'une action planifiée dont le but est la violation des règles antidopage. Il n'y aura pas de violation des règles antidopage basée uniquement sur une *tentative*, si la personne renonce à la *tentative* avant d'être surprise par un tiers non impliqué dans la *tentative*.

Résultat atypique :

Rapport d'un laboratoire accrédité ou approuvé par l'AMA pour lequel une investigation supplémentaire est requise par le Standard International pour les Laboratoires, les documents techniques connexes avant qu'un *résultat d'analyse anormal* ne puisse être établi.

Résultat de Passeport Atypique :

Rapport identifié comme *Résultat de Passeport Atypique* comme défini

SUPPLEMENT 1

DEFINITIONS (alphabetical order in ENGLISH)

ADAMS:

The Anti-Doping Administration and Management System is a Web-based database management tool for data entry, storage, sharing, and reporting, designed to assist stakeholders and WADA in their anti-doping operations in conjunction with data protection legislation.

ADC:

The FIA Anti-Doping Disciplinary Committee.

Administration:

Providing, supplying, supervising, facilitating, or otherwise participating in the *Use* or *Attempted Use* by another *Person* of a *Prohibited Substance* or *Prohibited Method*. However, this definition shall not include the actions of bona fide medical personnel involving a *Prohibited Substance* or *Prohibited Method* used for genuine and legal therapeutic purposes or other acceptable justification and shall not include actions involving *Prohibited Substances* which are not prohibited in *Out-of-Competition Testing* unless the circumstances as a whole demonstrate that such *Prohibited Substances* are not intended for genuine and legal therapeutic purposes or are intended to enhance sport performance.

Adverse Analytical Finding:

A report from a WADA-accredited laboratory or other WADA-approved laboratory that, consistent with the International Standard for Laboratories and related Technical Documents, identifies in a *Sample* the presence of a *Prohibited Substance* or its *Metabolites* or *Markers* (including elevated quantities of endogenous substances) or evidence of the *Use* of a *Prohibited Method*.

Adverse Passport Finding:

A report identified as an *Adverse Passport Finding* as described in the applicable *International Standards*.

Anti-Doping Organisation:

A *Signatory* that is responsible for adopting rules for initiating, implementing or enforcing any part of the *Doping Control* process. This includes, for example, the International Olympic Committee, the International Paralympic Committee, other *Major Event Organisations* that conduct *Testing* at their *Events*, WADA, International Federations, and *National Anti-Doping Organisations*.

ASN:

A national automobile club, association or federation recognised by the FIA as sole holder of the sporting power in a country (as stipulated in Article 'Definitions' of the FIA International Sporting Code).

Driver: GO UNDER «DRIVER» BELOW

Driver Biological Passport: GO UNDER «DRIVER BIOLOGICAL PASSPORT» BELOW

Driver Support Personnel: GO UNDER «DRIVER SUPPORT PERSONNEL» BELOW

Attempt:

Purposely engaging in conduct that constitutes a substantial step in a course of conduct planned to culminate in the commission of an anti-doping rule violation. However, there shall be no anti-doping rule violation based solely on an *Attempt* to commit a violation if the *Person* renounces the *Attempt* prior to its being discovered by a third party not involved in the *Attempt*.

Atypical Finding:

A report from a WADA-accredited laboratory or other WADA-approved laboratory which requires further investigation as provided by the International Standard for Laboratories, related Technical Documents prior to the determination of an *Adverse Analytical Finding*.

Atypical Passport Finding:

A report described as an *Atypical Passport Finding* as described in the

dans les *Standards Internationaux* applicables.

TAS :
Tribunal arbitral du sport.

Code :
Code Mondial Antidopage.

Compétition :

Activité unique de sport automobile avec ses propres résultats. Elle peut comprendre une (des) manche(s) et une finale, des essais libres, des essais qualificatifs et les résultats de plusieurs catégories ou être divisée de manière similaire, mais doit être terminée à la fin de l'Épreuve. Sont considérées comme une *compétition* : les Courses sur circuit, les Rallyes, les Rallyes Tout-Terrain, les Courses d'Accélération (dragster), les Courses de Côte, les Tentatives de Record, les Tentatives, les Tests, le drifting et toute autre forme de *compétition* à la discrétion de la FIA, comme défini à l'Article 'Définitions' du Code Sportif International de la FIA.

Conséquences des violations des règles antidopage (« conséquences »):

La violation d'une règle antidopage par un pilote ou une autre personne peut avoir une ou plusieurs des conséquences suivantes :

- a) **Annulation**, ce qui signifie que les résultats du pilote dans une compétition particulière ou lors d'une manifestation sont invalidés, avec toutes les conséquences en résultant, y compris le retrait des trophées, médailles, points et prix ;
- b) **Suspension**, ce qui signifie qu'il est interdit au pilote ou à toute autre personne, en raison d'une violation des règles antidopage, de participer à toute compétition, à toute autre activité ou à tout financement pendant une période déterminée, tel que stipulé à l'Article 10.12.1 ;
- c) **Suspension provisoire**, ce qui signifie que le pilote ou toute autre personne est temporairement interdit(e) de participation à toute compétition ou activité jusqu'à la décision finale prise lors de l'audience prévue à l'Article 8 (Droit à une audience équitable).
- d) **Conséquences financières**, ce qui signifie l'imposition d'une sanction financière pour violation des règles antidopage ou pour récupérer les coûts liés à une violation des règles antidopage ; et
- e) **Divulgaration publique ou rapport public**, ce qui signifie la divulgation d'informations ou la distribution d'informations au grand public ou à des personnes autres que les personnes devant être notifiées au préalable conformément à l'Article 14. Les équipes dans les sports d'équipe peuvent également se voir imposer des conséquences conformément aux dispositions de l'Article 11 du Code.

Produit contaminé :

Produit contenant une *substance interdite* qui n'est pas divulguée sur l'étiquette du produit ou dans les informations disponibles lors d'une recherche raisonnable sur Internet.

Annulation :

Voir ci-dessus *Conséquences des violations des règles antidopage*.

Contrôle du dopage :

Toutes les étapes et toutes les procédures allant de la planification du contrôle jusqu'à la décision finale en appel, y compris toutes les étapes et toutes les procédures intermédiaires, par exemple la transmission d'informations sur la localisation, le prélèvement des échantillons et leur manipulation, l'analyse de laboratoire, les AUT, la gestion des résultats et les audiences.

Pilote :

Tout conducteur ou passager (navigateur et copilote inclus) qui dispute une compétition au niveau international et/ou national, comme défini à l'Article 'Définitions' du Code Sportif International de la FIA. Une organisation antidopage est libre d'appliquer des règles antidopage à un pilote qui n'est ni un pilote de niveau international ni un pilote de niveau national, et ainsi de le faire entrer dans la définition de « pilote ». En ce qui concerne les pilotes qui ne sont ni de niveau international ni de niveau national, une organisation antidopage peut choisir de réaliser des contrôles limités ou de ne réaliser aucun contrôle, de procéder à des analyses d'échantillons portant sur un menu plus restreint de substances interdites, ou de ne pas exiger à l'avance des AUT. Cependant, si une violation des règles

applicables *International Standards*.

CAS:

The Court of Arbitration for Sport.

Code:

The World Anti-Doping Code.

Compétition:

Single motor sport activity with its own results. It may comprise one or more heats and a final, free practice, qualifying practice sessions and results of several categories or be divided in some similar manner, but must be completed by the end of the Event. The following are considered as a *Competition*: Circuit Races, Rallyes, Cross-Country Rallyes, Drag Races, Hill Climbs, Record Attempts, Tests, Trials, drifting and other forms of *Competitions* at the discretion of the FIA, as defined in Article 'Definitions' of the FIA International Sporting Code.

Consequences of Anti-Doping Rule Violations ("Consequences"):

A *Driver's* or other *Person's* violation of an anti-doping rule may result in one or more of the following:

- a) **Disqualification**, which means that the *Driver's* results in a particular *Competition* or *Event* are invalidated, with all resulting *Consequences* including forfeiture of any trophies, medals, points and prizes;
- b) **Ineligibility**, which means that the *Driver* or other *Person* is barred on account of an anti-doping rule violation for a specified period of time from participating in any *Competition* or other activity or funding as provided in Article 10.12.1;
- c) **Provisional Suspension**, which means that the *Driver* or other *Person* is barred temporarily from participating in any *Competition* or activity prior to the final decision at a hearing conducted under Article 8 (Right to a Fair Hearing);
- d) **Financial Consequences**, which means a financial sanction imposed for an anti-doping rule violation or to recover costs associated with an anti-doping rule violation; and
- e) **Public Disclosure or Public Reporting**, which means the dissemination or distribution of information to the general public or *Persons* beyond those *Persons* entitled to earlier notification in accordance with Article 14. Teams in *Team Sports* may also be subject to *Consequences* as provided in Article 11 of the Code.

Contaminated Product:

A product that contains a *Prohibited Substance* that is not disclosed on the product label or in information available in a reasonable Internet search.

Disqualification:

See *Consequences of Anti-Doping Rule Violations* above.

Doping Control:

All steps and processes from test distribution planning through to ultimate disposition of any appeal including all steps and processes in between such as provision of whereabouts information, *Sample* collection and handling, laboratory analysis, *TUEs*, results management and hearings.Q

Driver:

Any driver or passenger (including navigator and co-driver), as defined in Article 'Definitions' of the FIA International Sporting Code, who competes in *International Events* and/or in *National Events*. An *Anti-Doping Organisation* has discretion to apply anti-doping rules to a *Driver* who is neither an *International-Level Driver* nor a *National-Level Driver*, and thus to bring them within the definition of "*Driver*". In relation to *Driver* who are neither *International-Level* nor *National-Level Drivers*, an *Anti-Doping Organisation* may elect to: conduct limited *Testing* or no *Testing* at all; analyse *Samples* for less than the full menu of *Prohibited Substances*; require limited or no whereabouts information; or not require advance *TUEs*. However, if an Article 2.1, 2.3 or 2.5 anti-doping rule violation

antidopage prévue à l'Article 2.1, 2.3 ou 2.5 est commise par un *pilote* relevant d'une *organisation antidopage* et qui prend part à une *compétition* d'un niveau inférieur au niveau international ou national, les *conséquences* énoncées dans le Code (sauf l'Article 14.3.2) doivent être appliquées. Aux fins des Articles 2.8 et 2.9 ainsi qu'à des fins d'information et d'éducation antidopage, toute *personne* qui prend part à une *compétition* sportive et qui relève d'un *signataire*, d'un gouvernement ou d'une autre organisation sportive reconnaissant le Code est un *pilote*.

[Commentaire : Cette définition établit clairement que tous les pilotes de niveaux international et national sont assujettis aux règles antidopage du Code, et que les définitions précises des compétitions de niveau international et de niveau national doivent figurer dans les règles antidopage respectives des fédérations internationales et des organisations nationales antidopage. Cette définition permet également à chaque organisation nationale antidopage, si elle le désire, d'étendre son programme antidopage aux concurrents de niveaux inférieurs au niveau national ou international ou aux individus pratiquant un entraînement physique mais sans disputer de compétitions. Ainsi, une organisation nationale antidopage pourrait, par exemple, choisir de contrôler des concurrents de niveau récréatif, mais sans exiger à l'avance des AUE. Néanmoins, une violation des règles antidopage impliquant un résultat d'analyse anormal ou une falsification entraîne toutes les conséquences prévues par le Code (à l'exception de l'Article 14.3.2). La décision d'appliquer ou non les conséquences aux pilotes de niveau récréatif qui pratiquent des activités d'entraînement physique mais ne disputent jamais de compétitions est laissée à l'organisation nationale antidopage. De même, une organisation responsable de grandes manifestations qui organise une manifestation uniquement pour des concurrents de niveau vétérans pourrait choisir de contrôler les concurrents mais de ne pas procéder à des analyses d'échantillons couvrant la totalité du menu des substances interdites. Les concurrents de tous les niveaux devraient bénéficier de programmes d'information et d'éducation en matière d'antidopage.]

Passeport biologique du pilote :

Programme et méthodes permettant de rassembler et de regrouper des données telles que décrites dans le Standard international pour les contrôles et les enquêtes et le Standard international pour les laboratoires.

Personnel d'encadrement du Pilote :

Tout entraîneur, soigneur, directeur, agent, personnel d'équipe, officiel, personnel médical ou paramédical, parent, ou toute autre *personne* qui travaille avec un *pilote* participant à des *compétitions* ou s'y préparant, qui le traite ou lui apporte son assistance.

Épreuve :

Une épreuve est composée d'une ou plusieurs : *compétitions*, parades ou démonstrations.

Durée de l'épreuve :

Une durée écoulée entre le début et la fin d'une épreuve, telle qu'établie par l'organisme sous l'égide duquel se déroule l'épreuve.

Site de l'épreuve :

Sites désignés comme tels par l'organisme responsable de l'épreuve. Ils incluent de manière non-exhaustive : la piste (le Parcours), le Circuit, le paddock, le Parc Fermé, les parcs ou zones d'assistance, les parcs d'attente, les stands, les zones interdites au public, les zones de contrôle, les zones réservées au médias, les zones de ravitaillement.

Faute :

Tout manquement à une obligation ou tout manque de diligence appropriée lié à une situation particulière. Les facteurs à prendre en considération pour évaluer le degré de la *faute* d'un *pilote* ou d'une autre *personne* incluent par exemple l'expérience du *pilote* ou de l'autre *personne*, la question de savoir si le *pilote* ou l'autre *personne* est un *mineur*, des considérations spéciales telles que le handicap, le degré de risque qui aurait dû être perçu par le *pilote* ainsi que le degré de diligence exercé par le *pilote* et les recherches et les précautions prises par le *pilote* en relation avec ce qui aurait dû être le niveau de risque perçu. En évaluant le degré de la *faute* du *pilote* ou de l'autre *personne*, les circonstances considérées doivent être spécifiques et pertinentes pour expliquer le fait que le *pilote* ou l'autre *personne* se soit écarté(e) du comportement attendu. Ainsi, par exemple, le fait qu'un *pilote* perdrait l'occasion de gagner beaucoup d'argent durant une période de *suspension*, ou le fait que le *pilote* n'a plus qu'une carrière résiduelle de courte durée, ou le moment du calendrier sportif, ne seraient pas des facteurs pertinents à prendre en compte pour réduire la période de *suspension* au titre des Articles 10.5.1 ou 10.5.2.

[Commentaire : Le critère pour évaluer le degré de la faute du pilote est le même

is committed by any *Driver* over whom an Anti-Doping Organisation has authority and who competes below the international or national level, then the *Consequences* set forth in the Code [except Article 14.3.2] must be applied. For the purposes of Article 2.8 and Article 2.9 and for the purposes of anti-doping information and education, any *Person* who participates in sport under the authority of any *Signatory*, government, or other sports organisation accepting the Code is an *Driver*.

[Comment: This definition makes it clear that all International- and National-Level Drivers are subject to the anti-doping rules of the Code, with the precise definitions of international- and national-level sport to be set forth in the anti-doping rules of the International Federations and National Anti-Doping Organisations respectively. The definition also allows each National Anti-Doping Organisation, if it chooses to do so, to expand its anti-doping programme beyond International- or National-Level Drivers to competitors at lower levels of Competition or to individuals who engage in fitness activities but do not compete at all. Thus, a National Anti-Doping Organisation could, for example, elect to test recreational-level competitors but not require advance TUEs. However, an anti-doping rule violation involving an Adverse Analytical Finding or Tampering results in all of the Consequences provided for in the Code [with the exception of Article 14.3.2]. The decision on whether Consequences apply to recreational-level Drivers who engage in fitness activities but never compete is left to the National Anti-Doping Organisation. In the same manner, a Major Event Organisation holding an Event reserved for masters-level competitors could elect to test the competitors but not analyse Samples for the full menu of Prohibited Substances. Competitors at all levels of Competition should receive the benefit of anti-doping information and education.]

Driver Biological Passport:

The programme and methods of gathering and collating data as described in the International Standard for Testing and Investigations and International Standard for Laboratories.

Driver Support Personnel:

Any coach, trainer, manager, agent, team staff, official, medical or paramedical personnel, parent or any other *Person* working with, treating or assisting a *Driver* participating in or preparing for *Competition*.

Event:

An Event is made up of one or more: *Competitions*, *Parades* or *Demonstrations*.

Event Period:

The time between the beginning and end of an Event, as established by the body under which the Event is taking place.

Event Venues:

Those venues so designated by the ruling body of the Event. They include, but are not limited to: the track (Course), the Circuit, the paddock, the Parc Fermé, the service parks or zones, the holding parks, the pits, the zones that are barred to the public, the control zones, the zones that are reserved for the media, the refuelling zones.

Fault:

Fault is any breach of duty or any lack of care appropriate to a particular situation. Factors to be taken into consideration in assessing a *Driver* or other *Person's* degree of *Fault* include, for example, the *Driver's* or other *Person's* experience, whether the *Driver* or other *Person* is a *Minor*, special considerations such as impairment, the degree of risk that should have been perceived by the *Driver* and the level of care and investigation exercised by the *Driver* in relation to what should have been the perceived level of risk. In assessing the *Driver's* or other *Person's* degree of *Fault*, the circumstances considered must be specific and relevant to explain the *Driver's* or other *Person's* departure from the expected standard of behaviour. Thus, for example, the fact that a *Driver* would lose the opportunity to earn large sums of money during a period of *Ineligibility*, or the fact that the *Driver* only has a short time left in his career, or the timing of the sporting calendar, would not be relevant factors to be considered in reducing the period of *Ineligibility* under Article 10.5.1 or 10.5.2.

[Comment: The criterion for assessing an *Driver's* degree of *Fault* is the same

ANNEXE "A" APPENDIX "A"

selon tous les Articles lorsque la faute doit être prise en considération. Cependant, selon l'Article 10.5.2, aucune réduction de sanction n'est appropriée sauf si, une fois le degré de la faute évalué, la conclusion est qu'aucune faute ou négligence significative n'a été commise par le pilote ou l'autre personne.]

FIA :

Fédération Internationale de l'Automobile

Conséquences financières :

Voir Conséquences des violations des règles antidopage ci-dessus.

En compétition :

Cela comprend la période commençant douze heures avant une compétition à laquelle le pilote doit participer et se terminant à la fin de cette compétition et du processus de collecte d'échantillons relié à cette compétition.

[Commentaire : Une Fédération internationale ou un organisme responsable d'une épreuve peut établir une période « en compétition » différente de la durée de l'épreuve.]

Programme des observateurs indépendants :

Équipe d'observateurs sous la supervision de l'AMA qui assistent au processus de contrôle du dopage lors de certaines manifestations, peuvent fournir des conseils à cet égard et rendent compte de leurs observations.

Sport individuel :

Toute discipline du Sport Automobile qui n'est pas un sport d'équipe.

Suspension :

Voir ci-dessus les Conséquences des violations des règles antidopage.

Épreuve internationale :

Une épreuve ou une compétition pour laquelle le Comité international olympique ou le Comité international paralympique, la FIA, un organisateur d'épreuve majeure ou une autre organisation sportive internationale agit en tant qu'organisme responsable de l'épreuve ou nomme les officiels techniques de l'épreuve.

Pilote de niveau international :

Un pilote qui participe à toute Compétition inscrite au Calendrier Sportif International de la FIA, comme indiqué dans la section « Portée » de l'Introduction du Règlement.

[Commentaire : Conformément au Standard international pour les contrôles et les enquêtes, la FIA est libre de déterminer les critères qu'elle utilisera pour classer les pilotes comme des pilotes de niveau international, par exemple en fonction de leur rang au classement, de leur participation à des Épreuves internationales en particulier, de leur type de licence, etc. Toutefois, elle doit publier ces critères sous forme claire et concise, de sorte que les pilotes puissent déterminer rapidement et facilement quand ils seront classés comme des pilotes de niveau International. Par exemple, si les critères incluent la participation à certaines épreuves internationales, la FIA doit publier la liste de ces épreuves internationales.]

Standard International :

Standard adopté par l'AMA en appui du Code. La conformité à un Standard International (par opposition à d'autres standards, pratiques ou procédures) suffira pour conclure que les procédures envisagées dans le Standard International en question sont correctement exécutées. Les Standards Internationaux comprennent les documents techniques publiés conformément à leurs dispositions.

Organisateurs d'épreuves majeures :

Associations continentales de Comités nationaux olympiques et toute autre organisation internationale multisports qui servent d'organisme responsable pour une épreuve internationale, qu'elle soit continentale, régionale ou autre.

Marqueur :

Composé, ensemble de composés ou paramètre(s) biologique(s) qui témoignent de l'Usage d'une substance interdite ou d'une méthode interdite.

Métabolite :

Toute substance qui résulte d'une biotransformation.

Mineur :

Personne physique qui n'a pas atteint l'âge de dix-huit ans.

Organisation nationale antidopage :

La ou les entités désignée(s) par chaque pays comme autorité(s) principale(s) responsable(s) de l'adoption et de la mise en œuvre de règles antidopage,

under all Articles where Fault is to be considered. However, under Article 10.5.2, no reduction of sanction is appropriate unless, when the degree of Fault is assessed, the conclusion is that No Significant Fault or Negligence on the part of the Driver or other Person was involved.]

FIA:

The Federation Internationale de l'Automobile.

Financial Consequences:

See Consequences of Anti-Doping Rule Violations, above.

In-Competition:

The period commencing twelve hours before a Competition in which the Driver is scheduled to participate through the end of such Competition and the Sample collection process related to such Competition.

[Comment: An International Federation or ruling body for an Event may establish an "In-Competition" period that is different than the Event Period.]

Independent Observer Programme:

A team of observers, under the supervision of WADA, who observe and may provide guidance on the Doping Control process at certain Events and report on their observations.

Individual Sport:

Any discipline of Motor Sport that is not a Team Sport.

Ineligibility:

See Consequences of Anti-Doping Rule Violations above.

International Event:

An Event or Competition where the International Olympic Committee, the International Paralympic Committee, the FIA, a Major Event Organisation, or another international sport organization is the ruling body for the Event or appoints the technical officials for the Event.

International-Level Driver:

A Driver who participates in any Competition registered on the FIA International Sporting Calendar, as set out in the "Scope" section of the Introduction to the Regulations.

[Comment: Consistent with the International Standard for Testing and Investigations, the FIA is free to determine the criteria it will use to classify Drivers as International-Level Drivers, e.g., by ranking, by participation in particular International Events, by type of license, etc. However, it must publish those criteria in clear and concise form, so that Drivers are able to ascertain quickly and easily when they will become classified as International-Level Drivers. For example, if the criteria include participation in certain International Events, then the FIA must publish a list of those International Events.]

International Standard:

A standard adopted by WADA in support of the Code. Compliance with an International Standard (as opposed to another alternative standard, practice or procedure) shall be sufficient to conclude that the procedures addressed by the International Standard were performed properly. International Standards shall include any Technical Documents issued pursuant to the International Standard.

Major Event Organisations:

The continental associations of National Olympic Committees and other international multi-sport organisations serving as the body responsible for any continental, regional or other International Event.

Marker:

A compound, group of compounds or biological variable(s) that indicates the Use of a Prohibited Substance or Prohibited Method.

Metabolite:

Any substance produced by a biotransformation process.

Minor:

A natural Person who has not reached the age of eighteen years.

National Anti-Doping Organisation:

The entity(ies) designated by each country as possessing the primary authority and responsibility to adopt and implement anti-doping rules and

de la gestion du prélèvement d'échantillons, de la gestion des résultats de contrôles et de la tenue d'audiences, au plan national. Si la désignation n'a pas été faite par l'autorité publique compétente, cette entité sera le *Comité National Olympique* du pays ou son représentant. Lorsqu'il est fait référence à l'*organisation nationale antidopage du pilote*, il s'agit de l'*organisation nationale antidopage* du pays de l'ASN qui a délivré la licence au pilote.

Épreuve nationale :

Toute épreuve qui n'est pas inscrite au Calendrier Sportif International de la FIA.

Pilote de niveau national :

Pilote concourant dans un sport au niveau national, selon la définition de chaque *organisation nationale antidopage*, en conformité avec le Standard international pour les contrôles et les enquêtes.

Comité national olympique :

Organisation reconnue à ce titre par le *Comité international olympique*. Le terme *Comité national olympique* englobe toute confédération sportive nationale des pays où une confédération sportive nationale assume les responsabilités généralement du ressort d'un *Comité national olympique* en matière d'antidopage.

Absence de faute ou de négligence :

Démonstration par le *pilote* ou l'autre *personne* du fait qu'il/elle ignorait, ne soupçonnait pas, ou n'aurait pas pu raisonnablement savoir ou soupçonner, même en faisant preuve de la plus grande vigilance, qu'il/elle avait utilisé ou s'était fait administrer une *substance interdite* ou une *méthode interdite*, ou qu'il/elle avait violé une règle antidopage. Sauf dans le cas d'un *mineur*, pour toute violation de l'Article 2.1, le *pilote* doit également établir de quelle manière la *substance interdite* a pénétré dans son organisme.

Absence de faute ou de négligence significative :

Démonstration par le *pilote* ou l'autre *personne* du fait qu'au regard de l'ensemble des circonstances, et compte tenu des critères retenus pour l'*absence de faute ou de négligence*, sa *faute* ou sa *négligence* n'était pas significative par rapport à la violation des règles antidopage commise. Sauf dans le cas d'un *mineur*, pour toute violation de l'Article 2.1, le *pilote* doit également établir de quelle manière la *substance interdite* a pénétré dans son organisme.

Hors compétition :

Toute période qui n'est pas en *compétition*.

Participant :

Tout *pilote* ou membre du *personnel d'encadrement du pilote*.

Personne :

Personne physique ou organisation ou autre entité.

Possession :

Possession physique ou de fait (qui ne sera établie que si la *personne* exerce un contrôle exclusif ou a l'intention d'exercer un contrôle sur la *substance/méthode interdite* ou les lieux où une *substance/méthode interdite* se trouve). Toutefois, si la *personne* n'exerce pas un contrôle exclusif sur la *substance/méthode interdite* ou les lieux où la *substance/méthode interdite* se trouve, la possession de fait ne sera établie que si la *personne* était au courant de la présence de la *substance/méthode interdite* et avait l'intention d'exercer un contrôle sur celle-ci. De plus, il ne pourra y avoir de violation des règles antidopage reposant sur la seule possession si, avant d'être notifiée d'une violation des règles antidopage, la *personne* a pris des mesures concrètes démontrant qu'elle n'a jamais eu l'intention d'être en possession d'une *substance/méthode interdite* et a renoncé à cette possession en la déclarant explicitement à une *organisation antidopage*. Nonobstant toute disposition contraire dans cette définition, l'achat (par un moyen électronique ou autre) d'une *substance interdite* ou d'une *méthode interdite* constitue une possession de celle-ci par la *personne* qui fait l'achat.

[Commentaire : En vertu de cette définition, des stéroïdes trouvés dans le véhicule d'un pilote constitueraient une violation à moins que le pilote ne puisse démontrer qu'une autre personne s'est servi de son véhicule. Dans de telles circonstances, l'organisation antidopage devra démontrer que, bien que le pilote n'ait pas eu le contrôle exclusif du véhicule, le pilote était au courant de la présence des stéroïdes et avait l'intention d'exercer un contrôle sur les stéroïdes. Dans un même ordre d'idées, dans l'hypothèse où des stéroïdes seraient trouvés dans

to direct the collection of *Samples*, the management of test results, and the conduct of hearings, all at the national level. If this designation has not been made by the competent public authority(ies), the entity shall be the country's *National Olympic Committee* or its designee.

Where reference is made to the *National Anti-Doping Organisation of the Driver*, this means the *National Anti-Doping Organisation* of the country of the ASN that issued the licence to the *Driver*.

National Event:

Any Event that is not entered on the FIA International Sporting Calendar.

National-Level Driver:

Drivers who compete in sport at the national level, as defined by each *National Anti-Doping Organisation*, consistent with the International Standard for Testing and Investigations.

National Olympic Committee:

The organisation recognised by the International Olympic Committee. The term *National Olympic Committee* shall also include the National Sport Confederation in those countries where the National Sport Confederation assumes typical *National Olympic Committee* responsibilities in the anti-doping area.

No Fault or Negligence:

The *Driver* or other *Person's* establishing that he did not know or suspect, and could not reasonably have known or suspected even with the exercise of utmost caution, that he had *Used* or been *Administered* the *Prohibited Substance* or *Prohibited Method* or otherwise violated an anti-doping rule. Except in the case of a *Minor*, for any violation of Article 2.1, the *Driver* must also establish how the *Prohibited Substance* entered his system.

No Significant Fault or Negligence:

The *Driver* or other *Person's* establishing that his *Fault* or *negligence*, when viewed in the totality of the circumstances and taking into account the criteria for *No Fault or Negligence*, was not significant in relation to the anti-doping rule violation. Except in the case of a *Minor*, for any violation of Article 2.1, the *Driver* must also establish how the *Prohibited Substance* entered his system.

Out-of-Competition:

Any period which is not *In-Competition*.

Participant:

Any *Driver* or *Driver Support Personnel*.

Person:

A natural *Person* or an organisation or other entity.

Possession:

The actual, physical *Possession*, or the constructive *Possession* (which shall be found only if the *Person* has exclusive control or intends to exercise control over the *Prohibited Substance* or *Prohibited Method* or the premises in which a *Prohibited Substance* or *Prohibited Method* exists). However, if the *Person* does not have exclusive control over the *Prohibited Substance* or *Prohibited Method* or over the premises in which a *Prohibited Substance* or *Prohibited Method* exists, constructive *Possession* shall only be found if the *Person* knew about the presence of the *Prohibited Substance* or *Prohibited Method* and intended to exercise control over it. However, there shall be no anti-doping rule violation based solely on *Possession* if, prior to receiving notification of any kind that the *Person* has committed an anti-doping rule violation, the *Person* has taken concrete action demonstrating that the *Person* never intended to have *Possession* and has renounced *Possession* by explicitly declaring it to an *Anti-Doping Organisation*. Notwithstanding anything to the contrary in this definition, the purchase (including by any electronic or other means) of a *Prohibited Substance* or *Prohibited Method* constitutes *Possession* by the *Person* who makes the purchase.

[Comment: Under this definition, steroids found in a *Driver's* car would constitute a violation unless the *Driver* establishes that someone else used the car; in that event, the *Anti-Doping Organisation* must establish that, even though the *Driver* did not have exclusive control over the car, the *Driver* knew about the steroids and intended to have control over the steroids. Similarly, in the example of steroids found in a home medicine cabinet under the joint control of an *Driver*

ANNEXE "A" APPENDIX "A"

une armoire à médicaments relevant du contrôle commun d'un pilote et de sa conjointe, l'organisation antidopage devra démontrer que le pilote était au courant de la présence des stéroïdes dans l'armoire à médicaments et qu'il avait l'intention d'exercer un contrôle sur ces stéroïdes. L'acte d'acquisition d'une substance interdite, en soi, constitue la possession, même si, par exemple, le produit n'arrive pas, est reçu par quelqu'un d'autre ou est envoyé à l'adresse d'un tiers.]

Liste des Interdictions :

Liste publiée par l'AMA identifiant les substances interdites et les méthodes interdites [disponible sur le site Internet de l'AMA www.wada-ama.org].

Méthode interdite :

Toute méthode décrite comme telle dans la Liste des Interdictions.

Substance interdite :

Toute substance ou classe de substances décrite comme telle dans la Liste des Interdictions.

Audience préliminaire :

Aux fins de l'Article 7.9, audience sommaire et accélérée avant la tenue de l'audience prévue à l'Article 8 qui implique la notification du pilote et lui donne l'occasion d'être entendu par écrit ou par oral.

[Commentaire : Une audience préliminaire n'est qu'une procédure préliminaire qui peut ne pas impliquer l'examen intégral des faits de l'affaire. Suite à une audience préliminaire, le pilote continue à avoir droit à une audience complète portant sur le fond. En revanche, une « audience accélérée » au sens de l'Article 7.9 est une audience complète portant sur le fond, mais organisée selon un calendrier accéléré.]

Suspension provisoire :

Voir ci-dessus les Conséquences des violations des règles antidopage.

Divulguer publiquement ou rapporter publiquement :

Voir Conséquences des violations des règles antidopage ci-dessus.

Organisation régionale antidopage :

Entité régionale créée par les pays membres pour coordonner et gérer, par délégation, des domaines de leurs programmes nationaux antidopage, pouvant inclure l'adoption et l'application de règles antidopage, la planification et la collecte d'échantillons, la gestion des résultats, l'examen des AUT, la tenue des audiences et la réalisation de programmes éducatifs au plan régional.

Groupe cible de pilotes soumis aux contrôles :

Groupe de pilotes identifiés comme hautement prioritaires au niveau international par la FIA et au niveau national par chaque organisation nationale antidopage, qui sont assujettis à des contrôles à la fois en compétition et hors compétition dans le cadre du plan de répartition des contrôles de la FIA ou de l'organisation nationale antidopage en question. Ils sont de ce fait tenus de fournir des informations sur leur localisation conformément à l'Article 5.6 du Code et au Standard international pour les contrôles et les enquêtes.

Règlement :

Le Règlement antidopage de la FIA

Échantillon ou prélèvement :

Toute matrice biologique recueillie dans le cadre du contrôle du dopage.

[Commentaire : Certains ont parfois fait valoir que le prélèvement d'échantillons sanguins viole les principes de certains groupes religieux ou culturels. Il a été déterminé que cette considération n'était pas fondée.]

Signataires :

Entités qui ont signé le Code et s'engagent à le respecter, conformément à l'Article 23 du Code.

Substance spécifiée :

Comme définie à l'Article 4.2.2.

Responsabilité objective :

Règle qui stipule qu'au titre de l'Article 2.1 ou de l'Article 2.2, il n'est pas nécessaire que l'organisation antidopage démontre l'intention, la faute, la négligence ou l'Usage conscient de la part du pilote pour établir une violation des règles antidopage.

Aide substantielle :

Aux fins de l'Article 10.6.1, la personne qui fournit une aide substantielle doit :

- 1) divulguer entièrement, dans une déclaration écrite signée,

and spouse, the Anti-Doping Organisation must establish that the Driver knew the steroids were in the cabinet and that the Driver intended to exercise control over the steroids. The act of purchasing a Prohibited Substance alone constitutes Possession, even where, for example, the product does not arrive, is received by someone else, or is sent to a third party address.]

Prohibited List:

The List published by WADA identifying the Prohibited Substances and Prohibited Methods [available on the WADA website www.wada-ama.org].

Prohibited Method:

Any method so described on the Prohibited List.

Prohibited Substance:

Any substance, or class of substances, so described on the Prohibited List.

Provisional Hearing:

For the purposes of Article 7.9, an expedited abbreviated hearing occurring prior to a hearing under Article 8 that provides the Driver with notice and an opportunity to be heard in either written or oral form.

[Comment: A Provisional Hearing is only preliminary proceedings which may not involve a full review of the facts of the case. Following a Provisional Hearing, the Driver remains entitled to a subsequent full hearing on the merits of the case. By contrast, an "expedited hearing", as that term is used in Article 7.9, is a full hearing on the merits conducted on an expedited time schedule.]

Provisional Suspension:

See Consequences of Anti-Doping Rules Violations above.

Publicly Disclose or Publicly Report:

See Consequences of Anti-Doping Rules Violations above.

Regional Anti-Doping Organisation:

A regional entity designated by member countries to coordinate and manage delegated areas of their national anti-doping programmes, which may include the adoption and implementation of anti-doping rules, the planning and collection of Samples, the management of results, the review of TUEs, the conduct of hearings, and the conduct of educational programmes at a regional level.

Registered Testing Pool:

The pool of highest-priority Drivers established separately at the international level by the FIA and at the national level by each National Anti-Doping Organisation that are subject to both In-Competition and Out-of-Competition Testing as part of the test distribution plan of the FIA or the National Anti-Doping Organisation in question. They are therefore required to provide whereabouts information as provided in Article 5.6 of the Code and the International Standard for Testing and Investigations.

Regulations:

The FIA Anti-Doping Regulations.

Sample or Specimen:

Any biological material collected for the purposes of a Doping Control.

[Comment: It has sometimes been claimed that the collection of blood Samples violates the tenets of certain religious or cultural groups. It has been determined that there is no basis for any such claim.]

Signatories:

Those entities signing the Code and agreeing to comply with the Code, as provided in Article 23 of the Code.

Specified Substances:

As defined in Article 4.2.2.

Strict Liability:

The rule which provides that under Article 2.1 and Article 2.2, it is not necessary that intent, Fault, negligence, or knowing Use on the Driver's part be demonstrated by the Anti-Doping Organisation in order to establish an anti-doping rule violation.

Substantial Assistance:

For purposes of Article 10.6.1, a Person providing Substantial Assistance must:

- 1) fully disclose in a signed written statement all information he

toutes les informations en sa possession en relation avec des violations des règles antidopage et

- 2) collaborer pleinement à l'enquête et à l'examen de toute affaire liée à ces informations, par exemple en témoignant à une audience si une *organisation antidopage* ou une instance de jugement le lui demande.

De plus, les informations fournies doivent être crédibles et représenter une partie importante de toute affaire poursuivie ou, si l'affaire n'est pas poursuivie, elles doivent avoir constitué un fondement suffisant sur lequel une affaire pourrait reposer.

Falsification :

Fait d'altérer à des fins illégitimes ou d'une façon illégitime ; d'influencer un résultat d'une manière illégitime ; d'intervenir d'une manière illégitime ; de créer un obstacle, d'induire en erreur ou de se livrer à une conduite frauduleuse afin de modifier des résultats ou d'empêcher des procédures normales de suivre leur cours.

Contrôle ciblé :

Sélection de *pilotes* identifiés en vue de *contrôles* sur la base de critères énoncés dans le Standard International pour les Contrôles et les Enquêtes.

Sport d'équipe :

Une discipline du Sport Automobile qui se concourt par équipe (conducteur et passager) ou qui autorise le remplacement ou le relais des *pilotes* durant une *compétition*.

Contrôle :

Partie du processus global de *contrôle du dopage* comprenant la planification des *contrôles*, le prélèvement des *échantillons*, la manipulation des *échantillons* et leur transport au laboratoire.

Trafic :

Vente, don, transport, envoi, livraison ou distribution à un tiers (ou *possession* à cette fin) d'une substance interdite ou d'une *méthode interdite* (physiquement, par un moyen électronique ou autre) par un *pilote*, le *personnel d'encadrement du pilote* ou une autre *personne* relevant d'une *organisation antidopage*. Toutefois, cette définition ne comprend pas :

- les actions de membres du personnel médical réalisées de bonne foi et portant sur une *substance interdite* utilisée à des fins thérapeutiques légitimes et licites ou à d'autres fins justifiables ;
- les actions portant sur des *substances interdites* qui ne sont pas interdites dans des *contrôles hors compétition*, à moins que l'ensemble des circonstances ne démontrent que ces *substances interdites* ne sont pas destinées à des fins thérapeutiques légitimes et licites ou sont destinées à améliorer la performance sportive .

AUT :

Autorisation d'*Usage* à des fins Thérapeutiques, comme définie à l'Article 4.4.

CAUT :

Comité pour l'Autorisation d'*Usage* à des fins Thérapeutiques, comme défini à l'Article 4.4.4.

Convention de l'UNESCO :

La Convention internationale contre le dopage dans le sport adoptée le 19 octobre 2005 par la Conférence générale de l'UNESCO à sa 33^e session, y compris tous les amendements adoptés par les États parties à la Convention et la Conférence des parties à la Convention internationale contre le dopage dans le sport.

Usage :

Utilisation, application, ingestion, injection ou consommation par tout autre moyen d'une *substance interdite* ou d'une *méthode interdite*.

AMA :

Agence Mondiale Antidopage.

[Commentaire : Les termes définis au singulier comprennent également le pluriel et vice versa.]

possesses in relation to anti-doping rule violations, and

- 2) fully cooperate with the investigation and adjudication of any case related to that information, including, for example, presenting testimony at a hearing if requested to do so by an *Anti-Doping Organisation* or a hearing panel.

Further, the information provided must be credible and must comprise an important part of any case which is initiated or, if no case is initiated, must have provided a sufficient basis on which a case could have been brought.

Tampering:

Altering for an improper purpose or in an improper way; bringing improper influence to bear; interfering improperly; obstructing, misleading or engaging in any fraudulent conduct to alter results or prevent normal procedures from occurring.

Target Testing:

Selection of specific *Drivers* for *Testing* based on criteria set forth in the International Standard for Testing and Investigations.

Team Sport:

A discipline of Motor Sport in which a crew (driver and passenger) competes with other crews or which authorises the replacement or relaying of *Drivers* during a *Competition*.

Testing:

The parts of the *Doping Control* process involving test distribution planning, *Sample* collection, *Sample* handling, and *Sample* transport to the laboratory.

Trafficking:

Selling, giving, transporting, sending, delivering or distributing (or *Possessing* for any such purpose) a *Prohibited Substance* or *Prohibited Method* (either physically or by any electronic or other means) by a *Driver*, *Driver Support Personnel* or any other *Person* subject to the jurisdiction of an *Anti-Doping Organisation* to any third party. However, this definition shall not include:

- the actions of bona fide medical personnel involving a *Prohibited Substance* used for genuine and legal therapeutic purposes or other acceptable justification;
- the actions involving *Prohibited Substances* which are not prohibited in *Out-of-Competition Testing* unless the circumstances as a whole demonstrate that such *Prohibited Substances* are not intended for genuine and legal therapeutic purposes or are intended to enhance sport performance.

TUE:

Therapeutic *Use Exemption*, as defined in Article 4.4.

TUEC:

Therapeutic *Use Exemption Committee*, as defined in Article 4.4.4.

UNESCO Convention:

The International Convention against Doping in Sport adopted by the 33rd session of the UNESCO General Conference on 19 October 2005 including any and all amendments adopted by the States that are Parties to the Convention and the Conference of Parties to the International Convention against Doping in Sport.

Use:

The utilisation, application, ingestion, injection or consumption by any means whatsoever of any *Prohibited Substance* or *Prohibited Method*.

WADA:

The World Anti-Doping Agency.

[Comment: Defined terms shall include their plural and possessive forms, as well as those terms used as other parts of speech.]

SUPPLÉMENT 2

EXEMPLES D'APPLICATION DE L'ARTICLE 10
à des fins éducatives uniquement

EXEMPLE 1

Faits :

Un *résultat d'analyse anormal* découle de la présence d'un stéroïde anabolisant dans un *contrôle en compétition* (Article 2.1). Le *pilote* avoue sans délai la violation des règles antidopage. Le *pilote* établit l'absence de *faute* ou de *négligence significative* et le *pilote* fournit une *aide substantielle*.

Application des conséquences :

1. Le point de départ serait l'Article 10.2. Le fait qu'il a été établi que le *pilote* n'a pas commis de *faute significative* (selon l'énoncé des faits ci-dessus) constitue une preuve suffisante que la violation des règles antidopage n'était pas intentionnelle (Articles 10.2.1.1 et 10.2.3). La période de *suspension* serait dès lors de deux ans et non de quatre ans (Article 10.2.2).
2. Dans un deuxième temps, la formation disciplinaire étudierait si les conditions de réduction liées à la *faute* (Articles 10.4 et 10.5) sont applicables. Sur la base de l'absence de *faute* ou de *négligence substantielle* (Article 10.5.2), puisque le stéroïde anabolisant n'est pas une *substance spécifiée*, l'éventail de sanctions applicables serait ramené à un éventail situé entre deux ans et un an (minimum de la moitié de la sanction de deux ans). La formation disciplinaire déterminerait ensuite la période de *suspension* applicable parmi cet éventail en fonction du degré de la *faute* du *pilote* (supposons aux fins d'illustration de cet exemple que la formation disciplinaire imposerait normalement une période de *suspension* de 16 mois).
3. Dans un troisième temps, la formation disciplinaire évaluerait la possibilité du sursis ou de la réduction au titre de l'Article 10.6 (réductions liées à l'absence de *faute*). En l'occurrence, seul l'Article 10.6.1 (*aide substantielle*) s'appliquerait. (L'Article 10.6.3, *aveu sans délai*, n'est pas applicable car la période de *suspension* est déjà inférieure au minimum de deux ans stipulé à l'Article 10.6.3). Sur la base de l'*aide substantielle*, la période de *suspension* pourrait faire l'objet d'un sursis des trois quarts de 16 mois*. La période minimale de *suspension* serait ainsi de quatre mois (supposons aux fins d'illustration de cet exemple que la formation disciplinaire prononcerait un sursis de dix mois, de sorte que la période de *suspension* serait de six mois).
4. En vertu de l'Article 10.11, en règle générale, la période de *suspension* débute à la date de la décision finale. Cependant, du fait que le *pilote* a avoué sans délai la violation des règles antidopage, la période de *suspension* pourrait débiter dès la date du prélèvement de l'*échantillon*, mais en tout état de cause, le *pilote* devrait purger au moins la moitié de la période de *suspension* (autrement dit trois mois) à compter de la date de la décision de l'audience (Article 10.11.2).
5. Puisque le *résultat d'analyse anormal* a été commis en *compétition*, la formation arbitrale devrait automatiquement annuler le résultat obtenu dans cette *compétition* (Article 9).
6. En vertu de l'Article 10.8, tous les résultats obtenus par le *pilote* entre la date du prélèvement de l'*échantillon* et le début de la période de *suspension* seraient également annulés sauf si l'équité l'exigeait.
7. L'information mentionnée à l'Article 14.3.2 doit être *divulguée publiquement*, à moins que le *pilote* ne soit *mineur*, puisqu'il s'agit d'une partie obligatoire de chaque sanction (Article 10.13).
8. Le *pilote* n'est pas autorisé à participer à quelque titre que ce soit à une *compétition* ou à une autre activité sportive sous l'autorité d'un *signataire* ou de ses affiliés durant sa période de *suspension* (Article 10.12.1). Cependant, le *pilote* peut recommencer à s'entraîner avec une *équipe* ou à utiliser les installations d'un club ou d'une autre organisation membre d'un *signataire* ou de ses affiliés durant la plus courte des périodes suivantes : (a) les deux derniers mois de la période de *suspension* du *pilote* ou (b) le dernier quart de

SUPPLEMENT 2

EXAMPLES OF THE APPLICATION OF ARTICLE 10
for educational purposes only

EXAMPLE 1

Facts:

An *Adverse Analytical Finding* results from the presence of an anabolic steroid in an *In-Competition* test (Article 2.1); the *Driver* promptly admits the anti-doping rule violation; the *Driver* establishes *No Significant Fault or Negligence*; and the *Driver* provides *Substantial Assistance*.

Application of Consequences:

1. The starting point would be Article 10.2. Because the *Driver* is deemed to have *No Significant Fault* that would be sufficient corroborating evidence (Articles 10.2.1.1 and 10.2.3) that the anti-doping rule violation was not intentional, the period of *Ineligibility* would thus be two years, not four years (Article 10.2.2).
2. In a second step, the panel would analyse whether the *Fault*-related reductions (Articles 10.4 and 10.5) apply. Based on *No Significant Fault or Negligence* (Article 10.5.2), since the anabolic steroid is not a *Specified Substance*, the applicable range of sanctions would be reduced to a range of two years to one year (minimum one-half of the two-year sanction). The panel would then determine the applicable period of *Ineligibility* within this range based on the *Driver's* degree of *Fault*. (Assume for purposes of illustration in this example that the panel would otherwise impose a period of *Ineligibility* of 16 months.)
3. In a third step, the panel would assess the possibility for suspension or reduction under Article 10.6 (reductions not related to *Fault*). In this case, only Article 10.6.1 (*Substantial Assistance*) applies. (Article 10.6.3, *Prompt Admission*, is not applicable because the period of *Ineligibility* is already below the two-year minimum set forth in Article 10.6.3.) Based on *Substantial Assistance*, the period of *Ineligibility* could be suspended by three-quarters of 16 months.* The minimum period of *Ineligibility* would thus be four months. (Assume for the purposes of illustration in this example that the panel suspends ten months and the period of *Ineligibility* would thus be six months.)
4. Under Article 10.11, the period of *Ineligibility*, in principle, starts on the date of the final hearing decision. However, because the *Driver* promptly admitted the anti-doping rule violation, the period of *Ineligibility* could start as early as the date of *Sample* collection, but in any event the *Driver* would have to serve at least one-half of the *Ineligibility* period (i.e. three months) after the date of the hearing decision (Article 10.11.2).
5. Since the *Adverse Analytical Finding* resulted from an *In-Competition* test, the panel would have to automatically *Disqualify* the result obtained in that *Competition* (Article 9).
6. According to Article 10.8, all results obtained by the *Driver* subsequent to the date of the *Sample* collection until the start of the period of *Ineligibility* would also be *Disqualified* unless fairness requires otherwise.
7. The information referred to in Article 14.3.2 must be *Publicly Disclosed*, unless the *Driver* is a *Minor*, since this is a mandatory part of each sanction (Article 10.13).
8. The *Driver* is not allowed to participate in any capacity in a *Competition* or other sport-related activity under the authority of any *Signatory* or its affiliates during the *Driver's* period of *Ineligibility* (Article 10.12.1). However, the *Driver* may return to train with a team or to use the facilities of a club or other member organisation of a *Signatory* or its affiliates during the shorter of: (a) the last two months of the *Driver's* period of *Ineligibility*, or (b) the last one-quarter of the period of *Ineligibility* imposed (Article 10.12.2). Thus, the *Driver*

la période de *suspension* imposée (Article 10.12.2). Ainsi, le *pilote* aurait le droit de reprendre l'entraînement un mois et demi avant la fin de la période de *suspension*.

would be allowed to return to training one and a half months before the end of the period of *Ineligibility*.

EXEMPLE 2

Faits :

Un *résultat d'analyse anormal* découle de la présence d'un stimulant qui est une *substance spécifiée* dans un *contrôle en compétition* (Article 2.1). L'*organisation antidopage* est en mesure d'établir que le *pilote* a commis la violation des règles antidopage de manière intentionnelle. Le *pilote* n'est pas en mesure d'établir que la *substance interdite* a été utilisée *hors compétition* dans un contexte sans rapport avec une prestation sportive. Le *pilote* n'avoue pas sans délai la violation des règles antidopage alléguée. Le *pilote* fournit une *aide substantielle*.

Application des conséquences :

1. Le point de départ serait l'Article 10.2. Du fait que l'*organisation antidopage* peut établir que la violation des règles antidopage a été commise intentionnellement et que le *pilote* n'a pas pu établir que la *substance interdite* était autorisée *hors compétition* et que cet *Usage* n'avait pas de rapport avec la prestation sportive du *pilote* (Article 10.2.3), la période de *suspension* serait de quatre ans (Article 10.2.1.2).
2. Du fait que la violation était intentionnelle, il n'existe pas de marge de manœuvre pour une réduction sur la base de la *faute* (pas d'application des Articles 10.4 et 10.5). En raison de l'*aide substantielle*, la sanction pourrait faire l'objet d'un sursis jusqu'à concurrence des trois quarts de quatre ans*. La période minimale de *suspension* serait donc d'un an.
3. Au titre de l'Article 10.11, la période de *suspension* débiterait à la date de la décision finale.
4. Puisque le *résultat d'analyse anormal* a été enregistré dans une *compétition*, la formation disciplinaire prononcerait automatiquement l'*annulation* du résultat obtenu en *compétition*.
5. En vertu de l'Article 10.8, tous les résultats obtenus par le *pilote* entre la date de prélèvement de l'*échantillon* et le début de la période de *suspension* seraient également *annulés* sauf si l'équité l'exigeait.
6. Les informations mentionnées à l'Article 14.3.2 doivent être *divulguées publiquement* à moins que le *pilote* ne soit *mineur*, puisqu'il s'agit d'une partie obligatoire de chaque sanction (Article 10.13).
7. Le *pilote* n'est pas autorisé à participer à quelque titre que ce soit à une *compétition* ou à une autre activité sportive sous l'autorité d'un *signataire* ou de ses affiliés durant sa période de *suspension* (Article 10.12.1). Cependant, le *pilote* peut recommencer à s'entraîner avec une *équipe* ou à utiliser les installations d'un club ou d'une autre organisation membre d'un *signataire* ou de ses affiliés durant la plus courte des périodes suivantes : (a) les deux derniers mois de la période de *suspension* du *pilote*, ou (b) le dernier quart de la période de *suspension* imposée (Article 10.12.2). Ainsi, le *pilote* aurait le droit de reprendre l'entraînement deux mois avant la fin de la période de *suspension*.

EXEMPLE 3

Faits :

Un *résultat d'analyse anormal* découle de la présence d'un stéroïde anabolisant dans un *contrôle hors compétition* (Article 2.1). Le *pilote* établit qu'il n'a commis *aucune faute* ni *négligence significative*. Le *pilote* établit également que le *résultat d'analyse anormal* est dû à un *produit contaminé*.

Application des conséquences :

1. Le point de départ serait l'Article 10.2. Du fait que le *pilote* peut apporter à l'appui de ses dires la preuve qu'il n'a pas commis la violation des règles antidopage de façon intentionnelle – il n'a pas commis de *faute significative* en utilisant un *produit contaminé* (Articles 10.2.1.1 et 10.2.3) – la période de *suspension* serait de deux ans (Article 10.2.2).

EXEMPLE 2

Facts:

An *Adverse Analytical Finding* results from the presence of a stimulant which is a *Specified Substance* in an *In-Competition* test (Article 2.1); the *Anti-Doping Organisation* is able to establish that the *Driver* committed the anti-doping rule violation intentionally; the *Driver* is not able to establish that the *Prohibited Substance* was *Used Out-of-Competition* in a context unrelated to sport performance; the *Driver* does not promptly admit the anti-doping rule violation as alleged; the *Driver* does provide *Substantial Assistance*.

Application of Consequences:

1. The starting point would be Article 10.2. Because the *Anti-Doping Organisation* can establish that the anti-doping rule violation was committed intentionally and the *Driver* is unable to establish that the substance was permitted *Out-of-Competition* and the *Use* was unrelated to the *Driver's* sport performance (Article 10.2.3), the period of *Ineligibility* would be four years (Article 10.2.1.2).
2. Because the violation was intentional, there is no room for a reduction based on *Fault* (no application of Articles 10.4 and 10.5). Based on *Substantial Assistance*, the sanction could be suspended by up to three-quarters of the four years.* The minimum period of *Ineligibility* would thus be one year.
3. Under Article 10.11, the period of *Ineligibility* would start on the date of the final hearing decision.
4. Since the *Adverse Analytical Finding* resulted from an *In-Competition* test, the panel would automatically *Disqualify* the result obtained in the *Competition*.
5. According to Article 10.8, all results obtained by the *Driver* subsequent to the date of *Sample* collection until the start of the period of *Ineligibility* would also be *Disqualified* unless fairness requires otherwise.
6. The information referred to in Article 14.3.2 must be *Publicly Disclosed*, unless the *Driver* is a *Minor*, since this is a mandatory part of each sanction (Article 10.13).
7. The *Driver* is not allowed to participate in any capacity in a *Competition* or other sport-related activity under the authority of any *Signatory* or its affiliates during the *Driver's* period of *Ineligibility* (Article 10.12.1). However, the *Driver* may return to train with a team or to use the facilities of a club or other member organisation of a *Signatory* or its affiliates during the shorter of: (a) the last two months of the *Driver's* period of *Ineligibility*, or (b) the last one-quarter of the period of *Ineligibility* imposed (Article 10.12.2). Thus, the *Driver* would be allowed to return to training two months before the end of the period of *Ineligibility*.

EXEMPLE 3

Facts:

An *Adverse Analytical Finding* results from the presence of an anabolic steroid in an *Out-of-Competition* test (Article 2.1); the *Driver* establishes *No Significant Fault* or *Negligence*; the *Driver* also establishes that the *Adverse Analytical Finding* was caused by a *Contaminated Product*.

Application of Consequences:

1. The starting point would be Article 10.2. Because the *Driver* can establish through corroborating evidence that he did not commit the anti-doping rule violation intentionally, i.e. he had *No Significant Fault* in *Using a Contaminated Product* (Articles 10.2.1.1 and 10.2.3), the period of *Ineligibility* would be two years (Articles 10.2.2).

ANNEXE "A"
APPENDIX "A"

2. Dans un deuxième temps, la formation disciplinaire analyserait les possibilités de réductions liées à la *faute* (Articles 10.4 et 10.5). Puisque le *pilote* peut établir que la violation des règles antidopage a été causée par un produit contaminé et qu'il n'a commis aucune *faute ni négligence significative*, en vertu de l'Article 10.5.1.2, l'éventail applicable pour la période de *suspension* serait ramené à un éventail situé entre deux ans et une réprimande. La formation disciplinaire déterminerait la période de *suspension* parmi cet éventail, en fonction du degré de la *du pilote* (supposons aux fins d'illustration de cet exemple que la formation disciplinaire imposerait normalement une période de *suspension* de quatre mois).
3. En vertu de l'Article 10.8, tous les résultats obtenus par le *pilote* entre la date de prélèvement de l'échantillon et le début de la période de *suspension* seraient annulés sauf si l'équité l'exigeait.
4. Les informations mentionnées à l'Article 14.3.2 doivent être divulguées publiquement à moins que le *pilote* ne soit mineur, puisqu'il s'agit d'une partie obligatoire de chaque sanction (Article 10.13).
5. Le *pilote* n'est pas autorisé à participer à quelque titre que ce soit à une compétition ou à une autre activité sportive sous l'autorité d'un signataire ou de ses affiliés durant sa période de *suspension* (Article 10.12.1). Cependant, le *pilote* peut recommencer à s'entraîner avec une équipe ou à utiliser les installations d'un club ou d'une autre organisation membre d'un signataire ou de ses affiliés durant la plus courte des périodes suivantes : (a) les deux derniers mois de la période de *suspension* du *pilote*, ou (b) le dernier quart de la période de *suspension* imposée (Article 10.12.2). Ainsi, le *pilote* aurait le droit de reprendre l'entraînement un mois avant la fin de la période de *suspension*.
2. In a second step, the panel would analyse the *Fault*-related possibilities for reductions (Articles 10.4 and 10.5). Since the *Driver* can establish that the anti-doping rule violation was caused by a *Contaminated Product* and that he acted with *No Significant Fault or Negligence* based on Article 10.5.1.2, the applicable range for the period of *Ineligibility* would be reduced to a range of two years to a reprimand. The panel would determine the period of *Ineligibility* within this range, based on the *Driver's* degree of *Fault*. (Assume for purposes of illustration in this example that the panel would otherwise impose a period of *Ineligibility* of four months.)
3. According to Article 10.8, all results obtained by the *Driver* subsequent to the date of *Sample* collection until the start of the period of *Ineligibility* would be *Disqualified* unless fairness requires otherwise.
4. The information referred to in Article 14.3.2 must be *Publicly Disclosed*, unless the *Driver* is a *Minor*, since this is a mandatory part of each sanction (Article 10.13).
5. The *Driver* is not allowed to participate in any capacity in a *Competition* or other sport-related activity under the authority of any *Signatory* or its affiliates during the *Driver's* period of *Ineligibility* (Article 10.12.1). However, the *Driver* may return to train with a team or to use the facilities of a club or other member organisation of a *Signatory* or its affiliates during the shorter of: (a) the last two months of the *Driver's* period of *Ineligibility*, or (b) the last one-quarter of the period of *Ineligibility* imposed (Article 10.12.2). Thus, the *Driver* would be allowed to return to training one month before the end of the period of *Ineligibility*.

EXEMPLE 4

Faits :

Un *pilote* qui n'a jamais eu de *résultat d'analyse anormal* et n'a jamais été informé d'une violation des règles antidopage avoue spontanément avoir utilisé un stéroïde anabolisant pour améliorer ses performances. Le *pilote* fournit également une *aide substantielle*.

Application des conséquences :

1. Puisque la violation était intentionnelle, l'Article 10.2.1 serait applicable et la période de *suspension* de base serait de quatre ans.
2. Il n'existe pas de marge de manœuvre pour des réductions de la période de *suspension* liées à la *faute* (pas d'application des Articles 10.4 et 10.5).
3. Sur la base du seul aveu spontané du *pilote* (Article 10.6.2), la période de *suspension* pourrait être réduite jusqu'à concurrence de la moitié de quatre ans. Sur la base de la seule *aide substantielle* apportée par le *pilote* (Article 10.6.1), la période de *suspension* pourrait faire l'objet d'un sursis jusqu'à concurrence des trois quarts de quatre ans*. En vertu de l'Article 10.6.4, compte tenu de l'aveu spontané et de l'*aide substantielle* pris en compte conjointement, la durée maximale de réduction ou de sursis de la sanction pourrait atteindre les trois quarts de quatre ans. La période minimale de *suspension* serait dès lors d'un an.
4. En principe, la période de *suspension* débute le jour de la décision finale (Article 10.11). Si l'admission spontanée est prise en compte dans la réduction de la période de *suspension*, un début anticipé de la période de *suspension* en vertu de l'Article 10.11.2 n'est pas autorisé. Cette disposition vise à empêcher qu'un *pilote* ne profite d'une double réduction basée sur les mêmes circonstances. Cependant, si la période de *suspension* faisait l'objet d'un sursis uniquement sur la base de l'*aide substantielle*, l'Article 10.11.2 pourrait encore être appliqué et la période de *suspension* débiterait à la date de la dernière utilisation du stéroïde anabolisant par le *pilote*.
5. En vertu de l'Article 10.8, tous les résultats obtenus par le *pilote* entre la date de la violation des règles antidopage et le début de la période

EXEMPLE 4

Facts:

A *Driver* who has never had an *Adverse Analytical Finding* or been confronted with an anti-doping rule violation spontaneously admits that he *Used* an anabolic steroid to enhance his performance. The *Driver* also provides *Substantial Assistance*.

Application of Consequences:

1. Since the violation was intentional, Article 10.2.1 would be applicable and the basic period of *Ineligibility* imposed would be four years.
2. There is no room for *Fault*-related reductions of the period of *Ineligibility* (no application of Articles 10.4 and 10.5).
3. Based on the *Driver's* spontaneous admission (Article 10.6.2) alone, the period of *Ineligibility* could be reduced by up to one-half of the four years. Based on the *Driver's Substantial Assistance* (Article 10.6.1) alone, the period of *Ineligibility* could be suspended up to three-quarters of the four years.* Under Article 10.6.4, in considering the spontaneous admission and *Substantial Assistance* together, the most the sanction could be reduced or suspended would be up to three-quarters of the four years. The minimum period of *Ineligibility* would be one year.
4. The period of *Ineligibility*, in principle, starts on the day of the final hearing decision (Article 10.11). If the spontaneous admission is factored into the reduction of the period of *Ineligibility*, an early start of the period of *Ineligibility* under Article 10.11.2 would not be permitted. The provision seeks to prevent a *Driver* from benefitting twice from the same set of circumstances. However, if the period of *Ineligibility* was suspended solely on the basis of *Substantial Assistance*, Article 10.11.2 may still be applied, and the period of *Ineligibility* started as early as the *Driver's* last *Use* of the anabolic steroid.
5. According to Article 10.8, all results obtained by the *Driver* subsequent to the date of the anti-doping rule violation until the start

de *suspension* seraient annulés sauf si l'équité l'exigeait.

6. Les informations mentionnées à l'Article 14.3.2 doivent être *divulguées publiquement* à moins que le *pilote* ne soit *mineur*, puisqu'il s'agit d'une partie obligatoire de chaque sanction (Article 10.13).
7. Le *pilote* n'est pas autorisé à participer à quelque titre que ce soit à une *compétition* ou à une autre activité sportive sous l'autorité d'un *signataire* ou de ses affiliés durant sa période de *suspension* (Article 10.12.1). Cependant, le *pilote* peut recommencer à s'entraîner avec une équipe ou à utiliser les installations d'un club ou d'une autre organisation membre d'un *signataire* ou de ses affiliés durant la plus courte des périodes suivantes : (a) les deux derniers mois de la période de *suspension* du *pilote*, ou (b) le dernier quart de la période de *suspension* imposée (Article 10.12.2). Ainsi, le *pilote* aurait le droit de reprendre l'entraînement deux mois avant la fin de la période de *suspension*.

EXEMPLE 5

Faits :

Un membre du *personnel d'encadrement du pilote* aide celui-ci à contourner une période de *suspension* imposée au *pilote* en l'inscrivant à une *compétition* sous un faux nom. Le membre du *personnel d'encadrement du pilote* reconnaît cette violation des règles antidopage spontanément (Article 2.9) avant de recevoir la notification d'une violation des règles antidopage de la part d'une *organisation antidopage*.

Application des conséquences :

1. En vertu de l'Article 10.3.4, la période de *suspension* serait de deux à quatre ans en fonction de la gravité de la violation (supposons aux fins d'illustration de cet exemple que la formation disciplinaire imposerait normalement une période de *suspension* de trois ans).
2. Il n'existe pas de marge de manœuvre pour des réductions de la période de *suspension* liées à la *faute* puisque l'intention est un élément de la violation des règles antidopage à l'Article 2.9 (voir commentaire sur l'Article 10.5.2).
3. En vertu de l'Article 10.6.2, étant donné que l'admission est la seule preuve fiable, la période de *suspension* peut être réduite de moitié (supposons aux fins d'illustration de cet exemple que la formation disciplinaire imposerait une période de *suspension* de 18 mois).
4. Les informations mentionnées à l'Article 14.3.2 doivent être *divulguées publiquement* à moins que le *pilote* ne soit *mineur*, puisqu'il s'agit d'une partie obligatoire de chaque sanction (Article 10.13).

EXEMPLE 6

Faits :

Un *pilote* a été sanctionné pour une première violation des règles antidopage d'une période de *suspension* de 14 mois, dont quatre mois avec sursis pour cause d'*aide substantielle*. Le *pilote* commet une deuxième violation des règles antidopage découlant d'un stimulant qui n'est pas une *substance spécifiée* dans un *contrôle en compétition* (Article 2.1). Le *pilote* établit l'absence de *faute* ou de *négligence significative* ; et le *pilote* a apporté une *aide substantielle*. S'il s'agissait d'une première violation, la formation disciplinaire sanctionnerait le *pilote* d'une période de *suspension* de 16 mois avec sursis de six mois pour *aide substantielle*.

Application des conséquences :

1. L'Article 10.7 est applicable à la deuxième violation des règles antidopage du fait que les Articles 10.7.4.1 et 10.7.5 s'appliquent.
2. En vertu de l'Article 10.7.1, la période de *suspension* serait la plus longue des trois périodes suivantes :
 - a) six mois ;
 - b) la moitié de la période de *suspension* qui s'appliquerait autrement à la première violation avant l'application de l'Article 10.6 (dans cet exemple, cela serait égal à la moitié de 14 mois, soit sept mois) ; ou
 - c) le double de la période de *suspension* qui s'appliquerait autrement à la deuxième violation traitée comme s'il

of the period of *Ineligibility* would be *Disqualified* unless fairness requires otherwise.

6. The information referred to in Article 14.3.2 must be *Publicly Disclosed*, unless the *Driver* is a *Minor*, since this is a mandatory part of each sanction (Article 10.13).
7. The *Driver* is not allowed to participate in any capacity in a *Competition* or other sport-related activity under the authority of any *Signatory* or its affiliates during the *Driver's* period of *Ineligibility* (Article 10.12.1). However, the *Driver* may return to train with a team or to use the facilities of a club or other member organisation of a *Signatory* or its affiliates during the shorter of: (a) the last two months of the *Driver's* period of *Ineligibility*, or (b) the last one-quarter of the period of *Ineligibility* imposed (Article 10.12.2). Thus, the *Driver* would be allowed to return to training two months before the end of the period of *Ineligibility*.

EXEMPLE 5

Facts:

A *Driver Support Person* helps to circumvent a period of *Ineligibility* imposed on a *Driver* by entering him in a *Competition* under a false name. The *Driver Support Person* comes forward with this anti-doping rule violation (Article 2.9) spontaneously before being notified of an anti-doping rule violation by an *Anti-Doping Organisation*.

Application of Consequences:

1. According to Article 10.3.4, the period of *Ineligibility* would be from two to four years, depending on the seriousness of the violation. (Assume for purposes of illustration in this example that the panel would otherwise impose a period of *Ineligibility* of three years.)
2. There is no room for *Fault*-related reductions since intent is an element of the anti-doping rule violation in Article 2.9 (see comment to Article 10.5.2).
3. According to Article 10.6.2, provided that the admission is the only reliable evidence, the period of *Ineligibility* may be reduced to one-half. (Assume for purposes of illustration in this example that the panel would impose a period of *Ineligibility* of 18 months.)
4. The information referred to in Article 14.3.2 must be *Publicly Disclosed* unless the *Driver Support Person* is a *Minor*, since this is a mandatory part of each sanction (Article 10.13).

EXEMPLE 6

Facts:

A *Driver* was sanctioned for a first anti-doping rule violation with a period of *Ineligibility* of 14 months, of which four months were suspended because of *Substantial Assistance*. Now, the *Driver* commits a second anti-doping rule violation resulting from the presence of a stimulant which is not a *Specified Substance* in an *In-Competition* test (Article 2.1); the *Driver* establishes *No Significant Fault* or *Negligence*; and the *Driver* provided *Substantial Assistance*. If this were a first violation, the panel would sanction the *Driver* with a period of *Ineligibility* of 16 months and suspend six months for *Substantial Assistance*.

Application of Consequences:

1. Article 10.7 is applicable to the second anti-doping rule violation because Article 10.7.4.1 and Article 10.7.5 apply.
2. Under Article 10.7.1, the period of *Ineligibility* would be the greater of:
 - a) six months;
 - b) one-half of the period of *Ineligibility* imposed for the first anti-doping rule violation without taking into account any reduction under Article 10.6 (in this example, that would equal one-half of 14 months, which is seven months); or
 - c) twice the period of *Ineligibility* otherwise applicable to the second anti-doping rule violation treated as if it were a first

s'agissait d'une première violation, avant l'application de l'Article 10.6 (dans cet exemple, cela serait égal au double de 16 mois, soit 32 mois).

Ainsi, la période de *suspension* pour la deuxième violation serait la plus longue des périodes (a), (b) ou (c), soit une période de *suspension* de 32 mois.

3. Dans une étape suivante, la formation disciplinaire évaluerait la possibilité de sursis ou de réduction en vertu de l'Article 10.6 (réductions liées à l'absence de faute). Dans le cas de la deuxième violation, seul l'Article 10.6.1 (*aide substantielle*) s'applique. Sur la base de l'*aide substantielle*, la période de *suspension* pourrait faire l'objet d'un sursis des trois quarts de 32 mois*. La période de *suspension* minimale serait donc de huit mois (supposons aux fins d'illustration de cet exemple que la formation disciplinaire prononce un sursis de huit mois de la période de *suspension* pour *aide substantielle*, ce qui réduit à deux ans la période de *suspension* imposée).
4. Puisque le *résultat d'analyse anormal* a été obtenu dans une *compétition*, la formation disciplinaire *annulerait* automatiquement le résultat obtenu dans la *compétition*.
5. En vertu de l'Article 10.8, tous les résultats obtenus par le *pilote* entre la date de la violation des règles antidopage et le début de la période de *suspension* seraient également *annulés* sauf si l'équité l'exigeait.
6. Les informations mentionnées à l'Article 14.3.2 doivent être *divulguées publiquement* à moins que le *pilote* ne soit *mineur*, puisqu'il s'agit d'une partie obligatoire de chaque sanction (Article 10.13).
7. Le *pilote* n'est pas autorisé à participer à quelque titre que ce soit à une *compétition* ou à une autre activité sportive sous l'autorité d'un *signataire* ou de ses affiliés durant sa période de *suspension* (Article 10.12.1). Cependant, le *pilote* peut recommencer à s'entraîner avec une *équipe* ou à utiliser les installations d'un club ou d'une autre organisation membre d'un *signataire* ou de ses affiliés durant la plus courte des périodes suivantes : (a) les deux derniers mois de la période de *suspension* du *pilote*, ou (b) le dernier quart de la période de *suspension* imposée (Article 10.12.2). Ainsi, le *pilote* aurait le droit de reprendre l'entraînement deux mois avant la fin de la période de *suspension*.

*Avec l'approbation de l'AMA, dans des circonstances exceptionnelles, le sursis maximum concernant la période de *suspension* pour *aide substantielle* peut être supérieur aux trois quarts, et le rapport et la publication peuvent être retardés.

violation, without taking into account any reduction under Article 10.6 (in this example, that would equal two times 16 months, which is 32 months).

Thus, the period of *Ineligibility* for the second violation would be the greater of (a), (b) and (c), which is a period of *Ineligibility* of 32 months.

3. In a next step, the panel would assess the possibility for suspension or reduction under Article 10.6 (non-Fault-related reductions). In the case of the second violation, only Article 10.6.1 (*Substantial Assistance*) applies. Based on *Substantial Assistance*, the period of *Ineligibility* could be suspended by three-quarters of 32 months.* The minimum period of *Ineligibility* would thus be eight months. (Assume for purposes of illustration in this example that the panel suspends eight months of the period of *Ineligibility* for *Substantial Assistance*, thus reducing the period of *Ineligibility* imposed to two years.)
4. Since the *Adverse Analytical Finding* resulted from an *In-Competition* test, the panel would automatically *Disqualify* the result obtained in the *Competition*.
5. According to Article 10.8, all results obtained by the *Driver* subsequent to the date of *Sample* collection until the start of the period of *Ineligibility* would also be *Disqualified* unless fairness requires otherwise.
6. The information referred to in Article 14.3.2 must be *Publicly Disclosed*, unless the *Driver* is a *Minor*, since this is a mandatory part of each sanction (Article 10.13).
7. The *Driver* is not allowed to participate in any capacity in a *Competition* or other sport-related activity under the authority of any *Signatory* or its affiliates during the *Driver's* period of *Ineligibility* (Article 10.12.1). However, the *Driver* may return to train with a team or to use the facilities of a club or other member organisation of a *Signatory* or its affiliates during the shorter of: (a) the last two months of the *Driver's* period of *Ineligibility*, or (b) the last one-quarter of the period of *Ineligibility* imposed (Article 10.12.2). Thus, the *Driver* would be allowed to return to training two months before the end of the period of *Ineligibility*.

*Upon the approval of WADA in exceptional circumstances, the maximum suspension of the period of *Ineligibility* for *Substantial Assistance* may be greater than three-quarters, and reporting and publication may be delayed.

SUPPLEMENT 3
LE COMITÉ DISCIPLINAIRE ANTIDOPAGESUPPLEMENT 3
THE ANTI-DOPING DISCIPLINARY COMMITTEE**Préambule**

En application des Articles 7 et 29 des Statuts de la FIA, le Comité Disciplinaire Antidopage (ci-après CDA) est investi du pouvoir disciplinaire de première instance à l'égard des pilotes, du personnel d'encadrement des pilotes et autres personnes visé(e)s par les dispositions du Règlement qui seront soupçonné(e)s d'avoir contrevenu au Règlement. Pour statuer sur les affaires qui lui sont soumises, le CDA applique les dispositions du Règlement et des règles de procédure rédigées dans l'Article 8 du Règlement ainsi que dans le présent Supplément C.

Article 1 – Composition

- 1.1 Le CDA se compose de douze membres, dont un Président, élus par l'Assemblée Générale sur proposition du Conseil Mondial du Sport Automobile.
- 1.2 Les membres doivent justifier d'une expertise en matière juridique et/ou médicale.
- 1.3 En cas de vacance d'un siège d'un membre du CDA pour quelque cause que ce soit, le Conseil Mondial du Sport Automobile peut proposer à l'Assemblée Générale son remplacement pour la durée du mandat restant à courir.
- 1.4 Pour chaque affaire, le Président du CDA nomme parmi les membres du CDA une formation de jugement de trois membres au moins, dont l'un est désigné comme Président de la formation de jugement du CDA pour cette affaire.
- 1.5 Le Président de la formation de jugement du CDA est chargé de mener la procédure, d'en vérifier la régularité, d'assurer le respect des droits des parties, d'assurer la tenue et la police de l'audience et de s'assurer de la rédaction de la décision.
- 1.6 Toute formation de jugement du CDA ne peut délibérer valablement que si au moins le Président de la formation de jugement du CDA et deux de ses membres sont présents.
- 1.7 Les membres du CDA ne peuvent prendre part aux délibérations lorsqu'ils ont un intérêt à l'affaire.
- 1.8 Les membres du CDA sont astreints au secret professionnel pour les faits, actes et renseignements dont ils ont pu avoir connaissance en raison de leur fonction. Toute violation de cette disposition entraîne l'exclusion immédiate du membre prononcée par le Conseil Mondial du Sport Automobile.
- 1.9 Hormis la présence éventuelle de représentants de l'AMA et de l'ASN qui a délivré la licence au pilote, au personnel d'encadrement des pilotes ou à l'autre personne, les débats devant la formation de jugement du CDA ne sont pas publics, sauf demande contraire formulée avant l'ouverture de la séance, par le pilote, le personnel d'encadrement des pilotes ou l'autre personne, ou ses défenseurs.

Article 2 – Rôle du Responsable de l'Instruction

- 2.1 L'Administrateur antidopage de la FIA ou son délégué sera chargé de l'instruction de chaque affaire (ci-après le «Responsable de l'Instruction»).
- 2.2 Celui-ci doit obtenir des officiels compétents le procès-verbal de contrôle, établi par l'ACD, relatant les conditions dans lesquelles les prélèvements d'échantillons et les examens ont été effectués ; il doit aussi obtenir le procès-verbal du résultat d'analyse établi conformément au Règlement et tous les éléments utiles à l'instruction du dossier.
- 2.3 Le Responsable de l'Instruction sera astreint à une obligation de confidentialité pour les faits, actes et informations dont il peut avoir connaissance en raison de ses fonctions.
- 2.4 Le Responsable de l'Instruction informe le pilote, le personnel d'encadrement des pilotes ou l'autre personne et, le cas échéant,

Preamble

In accordance with Articles 7 and 29 of the FIA Statutes, the Anti-Doping Disciplinary Committee (hereinafter "ADC") is invested with disciplinary power in the first instance over Drivers, Drivers Support Personnel and other Persons subject to the provisions of the Regulations who are suspected of having infringed the Regulations. In order to decide the cases submitted to it, the ADC shall apply the provisions of the Regulations and the rules of procedure set out in Article 8 of the Regulations and in this Supplement C.

Article 1 – Composition

- 1.1 The ADC comprises twelve Members, including a President, elected by the General Assembly upon proposal of the World Motor Sport Council.
- 1.2 The members must have proven expertise in legal and/or medical matters.
- 1.3 If a seat on the ADC becomes vacant for whatever reason, the World Motor Sport Council may propose to the General Assembly the replacement of that member for the remainder of his term of office.
- 1.4 For each case coming before the ADC, the President of the ADC appoints from among the members of the ADC a judging panel, made up of a minimum of three members, one of whom he appoints as President of the ADC Judging Panel for that case.
- 1.5 The President of the ADC Judging Panel is responsible for conducting the proceedings, verifying the regularity of the proceedings, ensuring that the rights of the parties are respected, keeping order during the hearing, and arranging for the drafting of the decision.
- 1.6 The deliberations of the ADC Judging Panel are valid only if at least the President of the ADC Judging Panel and two of its Members are present.
- 1.7 The Members of the ADC shall not participate in the deliberations if they have an interest in the case.
- 1.8 The Members of the ADC shall be obliged to maintain professional secrecy with regard to any facts, acts and information of which they have become aware through the execution of their duties. Any violation of this provision shall result in the immediate exclusion of the Member by the World Motor Sport Council.
- 1.9 Except for the possible presence of representatives of WADA and the ASN that issued the licence to the Driver, Driver Support Personnel or other Person, the arguments before the ADC Judging Panel shall not be made in public, unless a request to the contrary has been filed by the Driver, Driver Support Personnel or other Person or by his Defence Counsel before the opening of the session.

Article 2 – Role of the Investigator

- 2.1 The FIA Anti-Doping Administrator or its delegate shall be tasked with conducting the inquiry for each case (hereinafter "Investigator").
- 2.2 He must obtain from the competent officials the written report on the doping test, as completed by the DCO, which states the conditions under which the Samples were taken and the tests carried out; he must also obtain the written report on the result of the analysis that was established in conformity with the Regulations, as well as all the other elements pertinent to the investigation of the specific case.
- 2.3 The Investigator shall be bound by an obligation of confidentiality with regard to any facts, acts and information of which he becomes aware through the execution of his duties.
- 2.4 The Investigator shall inform the Driver, Driver Support Personnel or other Person and, as the case may be, his legal

ses représentants légaux, qu'une procédure disciplinaire est engagée à son encontre par l'envoi d'un document énonçant les griefs retenus.

2.5 Le Responsable de l'Instruction établira un rapport qu'il enverra aux membres de la formation de jugement du CDA et au pilote, au personnel d'encadrement des pilotes ou à l'autre personne et, le cas échéant, à ses représentants légaux, dans un délai raisonnable avant l'audience.

2.6 Lors de l'audience, le Responsable de l'Instruction présente oralement son rapport.

Article 3 – Procédure lors de l'audience

3.1 Le CDA déterminera la procédure à suivre lors de l'audience.

3.2 Toutes les audiences respecteront les principes suivants :

- a. droit de chacune des parties d'être représentée par un conseil juridique (aux frais de la partie) ou d'être accompagnée par une personne choisie par chaque partie ;
- b. droit de répondre à une violation alléguée des règles antidopage et de soumettre des observations eu égard aux conséquences qui en découlent ;
- c. droit pour chaque partie de soumettre des preuves, y compris droit de faire citer et d'interroger des témoins (l'acceptation de témoignages par téléphone ou par écrit étant laissée à l'appréciation de l'instance de jugement) ; et
- d. droit du pilote, du personnel d'encadrement des pilotes ou de l'autre personne à un interprète lors de l'audience, la formation de jugement du CDA ayant la responsabilité de désigner l'interprète et de décider qui supportera les coûts inhérents.

3.4 Si le pilote, le personnel d'encadrement des pilotes ou l'autre personne demande l'audience préliminaire, le collège des juges de l'audience sera un collège ad hoc, le collège des juges de la suspension provisoire de la FIA sera un collège nommé par le Président du CDA. Le collège des juges de la suspension provisoire de la FIA est composé de un à trois membres issus du CDA (un Président et deux membres).

3.5 S'il doit y avoir une audience, le pilote, le personnel d'encadrement des pilotes ou l'autre personne, accompagné(e) ou non, selon le cas, par ses représentants légaux, sera convoqué(e) par le Président de la formation de jugement du CDA, par écrit, au moins quinze jours avant la date de l'audience devant la formation de jugement du CDA.

3.6 Le pilote, le personnel d'encadrement des pilotes ou l'autre personne peut être assisté(e) d'un ou de plusieurs défenseurs de son choix. Il/Elle devra spécifier dès réception de la convocation la nécessité de disposer d'un interprète pour le déroulement de l'audience devant la formation de jugement du CDA et, dans ce cas, la langue d'interprétation.

3.7 Le pilote, le personnel d'encadrement des pilotes ou l'autre personne, ou son défenseur, peut exiger des copies du dossier d'analyse de laboratoire pour les échantillons A et B qui comprendra les documents stipulés dans le Standard international pour les laboratoires en adressant une demande écrite au Responsable de l'Instruction.

3.8 Le pilote, le personnel d'encadrement des pilotes ou l'autre personne peut demander que soient entendues les personnes de son choix, dont il/elle communique le nom au Président de la formation de jugement du CDA huit jours au moins avant la réunion de la formation de jugement du CDA. Le Président de la formation de jugement du CDA peut refuser les demandes d'audition qui présentent un caractère abusif. Ce refus sera porté à la connaissance du pilote, du personnel d'encadrement des pilotes ou de l'autre personne dans les quarante-huit heures suivant la réception de sa requête.

3.9 Le Président de la formation de jugement du CDA peut faire entendre par la formation de jugement du CDA toute personne

representatives, about the disciplinary proceedings that have been instigated against him by sending him a document specifying the complaints filed.

2.5 The Investigator shall compile a report that he shall send to the members of the ADC Judging Panel and to Driver, Driver Support Personnel or other Person and, as the case may be, his legal representatives, within a reasonable time prior to the hearing.

2.6 During the hearing, the Investigator shall present his report orally.

Article 3 – Hearing procedure

3.1 The ADC shall determine the procedure to be followed at the hearing.

3.2 The hearing process shall respect the following principles:

- a. the right of each party to be represented by a counsel (at the party's own expenses) or to be accompanied by a Person chosen by each party;
- b. the right to respond to the asserted anti-doping rule violation and make submissions with respect to the resulting Consequences;
- c. the right of each party to present evidence, including the right to call and question witnesses (the acceptance of testimony by telephone or written submission being subject to the discretion of the Judging Panel); and
- d. the Driver, Driver Support Personnel or other Person's right to an interpreter at the hearing, with the ADC Judging Panel being responsible for designating the interpreter and for deciding who shall pay the costs relating thereto.

3.4 If the Driver, Driver Support Personnel or other Person requests the Provisional Hearing, the panel will be an ad-hoc panel, the FIA Provisional Suspension Panel appointed by the President of the ADC. The FIA Provisional Suspension Panel is made up of one to three members drawn from the ADC (one Chair and two members)

3.5 If there is to be a hearing, the Driver, Driver Support Personnel or other Person, accompanied or not, as the case may be, by his legal representatives, shall be summoned by the President of the ADC Judging Panel, in writing, at least fifteen days prior to the date of the hearing before the ADC Judging Panel.

3.6 The Driver, Driver Support Personnel or other Person may be assisted by one or more Defence Counsels of his own choice. Upon receipt of the summons, he shall specify if he requires the services of an interpreter for the hearing before the ADC Judging Panel and, should this be the case, the language of interpretation.

3.7 By addressing a written request to the Investigator, the Driver, Driver Support Personnel or other Person or his Defence Counsel may request copies of the A and B Sample laboratory documentation package which includes information as required by the International Standard for Laboratories.

3.8 The Driver, Driver Support Personnel or other Person may request that certain Persons of his choice be called to testify and shall furnish the President of the ADC Judging Panel with a list of such names at least eight days before the meeting of the ADC Judging Panel. The President of the ADC Judging Panel may refuse any such requests that are of an improper nature. The Driver, Driver Support Personnel or other Person shall be notified of any such refusal within forty-eight hours of the receipt of his request.

3.9 The President of the ADC Judging Panel may call upon any Person to testify before the ADC Judging Panel if he regards such

dont le témoignage lui paraît utile. S'il est décidé d'auditionner un tel témoin, le Président de la formation de jugement du CDA en informe par écrit le pilote, le personnel d'encadrement des pilotes ou l'autre personne avant la séance, au moins quarante-huit heures avant l'audience.

- 3.10** Puis, le pilote, le personnel d'encadrement des pilotes ou l'autre personne et, le cas échéant, toute personne dont il/elle aura sollicité la présence sont invités à présenter leur défense. Dans tous les cas, le pilote, le personnel d'encadrement des pilotes ou l'autre personne, son représentant ou son (ses) défenseur(s) doit pouvoir prendre la parole en dernier.

Article 4 - Délibérations et décision de la formation de jugement du CDA

- 4.1** La formation de jugement du CDA délibère à huis clos, hors de la présence du pilote, du personnel d'encadrement des pilotes ou de l'autre personne, de ses défenseurs, des personnes entendues à l'audience, des représentants éventuels de l'AMA et de l'ASN qui a délivré la licence au pilote, au personnel d'encadrement des pilotes ou à l'autre personne, et du Responsable de l'Instruction.
- 4.2** La formation de jugement du CDA statue par une décision motivée.
- 4.3** Les décisions sont prises à la majorité simple des membres de la formation de jugement du CDA, le Président de la formation de jugement du CDA ayant une voix prépondérante en cas de partage égal des voix.
- 4.4** Les audiences et les décisions ont lieu en principe lors de réunions en personne, mais les audiences, le délibéré et le vote par correspondance, télécopie, courriel et la tenue de réunions par visioconférence ou conférence téléphonique sont possibles en cas de nécessité.
- 4.5** La décision est signée par le Président de la formation de jugement du CDA.
- 4.6** La décision est aussitôt notifiée par écrit au pilote, au personnel d'encadrement des pilotes ou à l'autre personne et mentionnera les voies et délais d'appel.
- 4.7** La décision est ensuite également notifiée aux autres parties ayant un droit d'appel conformément à l'Article 13 du Règlement.

testimony to be useful. Should it be decided to hear such a witness, the President of the ADC Judging Panel shall inform the Driver, Driver Support Personnel or other Person in writing, ahead of the meeting, at least forty-eight hours before the hearing begins.

- 3.10** After this, the Driver, Driver Support Personnel or other Person and, as the case may be, any person whose presence he may have solicited, shall be invited to present the case for the defence. In all cases, the Driver, Driver Support Personnel or other Person, his representative or his Defence Counsel shall retain the right to make the closing argument.

Article 4 - Deliberations and decision of the ADC Judging Panel

- 4.1** The ADC Judging Panel shall conduct its deliberations in camera, without the presence of the Driver, Driver Support Personnel or other Person, his Defence Counsel, any people having been called to testify, possible representatives of WADA and the ASN that issued the licence to Driver, Driver Support Personnel or other Person or the Investigator.
- 4.2** The ADC Judging Panel's decision shall be reasoned.
- 4.3** The decision shall be taken by the simple majority of the members of the ADC Judging Panel. The President of the ADC Judging Panel will have a casting vote.
- 4.4** Hearings and decisions may be taken during in-person meetings, but hearings, deliberation and voting by correspondence, fax, e-mail, and the holding of meetings via videoconference or conference call are permissible in case of necessity.
- 4.5** The decision shall be signed by the President of the ADC Judging Panel.
- 4.6** The decision is immediately notified in writing to the Driver, Driver Support Personnel or other Person and shall state the procedure and the deadline for an appeal.
- 4.7** The decision shall also then be notified to the other parties having a right of appeal in accordance with Article 13 of the Regulations.

ANNEXE B AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL APPENDIX B TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE

CHARTRE DE BONNE CONDUITE

Respect de la réglementation FIA

Toute personne titulaire d'une *Licence Internationale*, d'une *Super-Licence* ou d'un certificat d'enregistrement auprès de la FIA (les «Licenciés FIA») et tout participant à quelque titre que ce soit aux *Compétitions Internationales* (les «Participants aux *Compétitions Internationales*») s'engagent à respecter les Statuts et Règlements de la FIA, en ce compris le Code Sportif International, et la présente Charte.

Respect des objectifs et des intérêts de la FIA

Tout Licencié FIA et tout Participant aux *Compétitions Internationales* s'engagent notamment :

- à ne pas poursuivre un objectif divergent de ceux de la FIA,
- et par leurs propos, leurs actes ou leurs écrits, à ne pas porter un préjudice moral ou matériel à la FIA, à ses organes, à ses membres ou ses dirigeants, et plus généralement à l'intérêt du sport automobile et aux valeurs défendues par la FIA.

Autorité des décisions de la FIA

Tout Licencié FIA et tout Participant aux *Compétitions Internationales* s'engagent à se conformer aux décisions de la FIA et de ses organes et à ne rien faire qui viendrait s'opposer aux intérêts de la FIA.

Respect des Licenciés FIA

Tout harcèlement à l'encontre des Licenciés FIA, qu'il soit physique, professionnel ou moral, et toutes pratiques attentatoires à leur intégrité physique ou morale, sont interdits.

Les Licenciés FIA informeront la FIA de toute violation de la présente Charte en vue de la saisine du Tribunal International.

Obligation de loyauté

Tout Licencié FIA et tout Participant aux *Compétitions Internationales* ne doivent pas, de quelque manière que ce soit, enfreindre les principes de loyauté dans la compétition, avoir un comportement non sportif ou tenter d'influencer le résultat d'une *Compétition* de manière contraire à l'éthique sportive, notamment dans le cadre de paris portant sur les *Compétitions* inscrites au Calendrier Sportif International.

Obligation de coopération

Tout Licencié FIA et tout Participant aux *Compétitions Internationales* s'engagent à fournir une coopération pleine et entière aux enquêtes disciplinaires menées par la FIA.

CODE OF GOOD STANDING

Respect of the FIA regulations

All persons holding an *International Licence*, a *Super-Licence* or a certificate of registration with the FIA («FIA Licence-Holders») and all persons taking part in any capacity whatsoever in *International Competitions* («Participants in *International Competitions*») undertake to respect the Statutes and Regulations of the FIA, including the International Sporting Code, and the present Code.

Respect of the FIA's objectives and interests

All FIA Licence-Holders and all Participants in *International Competitions* undertake in particular:

- not to pursue any objective that diverges from those of the FIA,
- and not to cause, by words, actions or writings, damage to the standing and/or reputation of, or loss to, the FIA, its bodies, its members or its management, and more generally on the interests of motor sport and on the values defended by the FIA.

Authority of the FIA's decisions

All FIA Licence-Holders and all Participants in *International Competitions* undertake to comply with the decisions of the FIA and of its bodies and not to do anything that is contrary to the interests of the FIA.

Respect of the FIA Licence-Holders

Any harassment of FIA Licence-Holders, whether it be physical, professional or moral, and any practices detrimental to their physical or moral integrity, are prohibited.

FIA Licence-Holders shall inform the FIA of any violation of the present Code with a view to referral to the International Tribunal.

Obligation of fairness

All FIA Licence-Holders and all Participants in *International Competitions* must not, in any way whatsoever, infringe the principles of fairness in competition, behave in an unsportsmanlike manner or attempt to influence the result of a *Competition* in a way that is contrary to sporting ethics, in particular within the context of betting on the *Competitions* registered on the International Sporting Calendar.

Obligation of cooperation

All FIA Licence-Holders and all Participants in *International Competitions* undertake to cooperate fully and entirely with any disciplinary investigation conducted by the FIA.

ANNEXE L AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL

APPENDIX L TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE

SOMMAIRE

CHAPITRE I - LICENCES INTERNATIONALES FIA POUR PILOTES	
Art. 1	Généralités
Art. 2	Degrés de la licence FIA pour pilotes et les compétitions, y compris historiques, pour lesquelles ils sont requis et valables (NB : non applicable pour les courses de dragsters)
Art. 3	Qualification et conditions de délivrance pour les Degrés Junior-D Off-Road, D, C et R
Art. 4	Qualification pour les Degrés A et B
Art. 5	Qualification et conditions de délivrance pour la Super Licence
Art. 6	Qualification de délivrance pour l'e-Licence
Art. 7	Licences pour toutes les tentatives de records de vitesse mondiaux et internationaux
Art. 8	Licences pour courses de camions
Art. 9	Licences pour courses de dragsters
Art. 10	Licences pour participants présentant des capacités spéciales
Art. 11	Pratique du sport automobile pour les possesseurs d'une licence pour capacités spéciales
Art. 12	Licence pour les compétitions comptant pour la Coupe des Énergies Alternatives de la FIA

CHAPITRE II - RÈGLEMENT POUR LE CONTRÔLE MÉDICAL DES PILOTES

Art. 1	Visite médicale annuelle d'aptitude
Art. 2	Contrôle médical aux compétitions
Art. 3	Organisation de la lutte antidopage.
Art. 4	Commission d'appel
Art. 5	Réglementation des études physiologiques au cours des compétitions automobiles

CHAPITRE III - ÉQUIPEMENT DES PILOTES

Art. 1	Casques
Art. 2	Vêtements résistant au feu
Art. 3	Système de Retenue Frontale de la Tête (RFT)
Art. 4	Harnais de sécurité
Art. 4	Port de bijoux

CHAPITRE IV - CODE DE CONDUITE SUR CIRCUIT

Art. 1	Respect des signaux
Art. 2	Dépassements, contrôle de la voiture et limites de la piste
Art. 3	Voiture s'arrêtant pendant une course
Art. 4	Entrée dans la voie stands
Art. 5	Sortie de la voie des stands

SUPPLÉMENTS

1. Tableau des points

NB : par souci de brièveté, le pronom masculin est utilisé pour représenter une personne de l'un ou de l'autre genre.

CHAPITRE I - LICENCES INTERNATIONALES FIA POUR PILOTES

1. Généralités

- 1.1 La délivrance de toutes les Licences Internationales FIA pour Pilotes est régie par le règlement du Code Sportif International, et notamment par les Articles 9 et 20 dudit Code. Ce chapitre de l'Annexe L spécifie les degrés, les exigences de qualification et la validité des licences pour les compétitions sur circuits et sur routes, pour les compétitions pour voitures historiques, pour dragsters, pour les pilotes handicapés et pour les navigateurs.

CONTENTS

CHAPTER I - FIA INTERNATIONAL DRIVERS' LICENCES	
Art. 1	General
Art. 2	Grades of the FIA driver's licence and the competitions, including historic competitions, for which they are required and valid (NB: not applicable to drag racing)
Art. 3	Qualification and conditions of issue for Grades Junior-D Off-Road, D, C and R
Art. 4	Qualification for Grades A and B
Art. 5	Qualification and conditions of issue for the Super Licence
Art. 6	Qualification of issue for the e-Licence
Art. 7	Licences for all world and international speed record attempts
Art. 8	Licences for truck racing
Art. 9	Licences for drag racing
Art. 10	Licences for participants with special abilities
Art. 11	Practice of motor sport for holders of a Special Abilities Licence
Art. 12	Licence for competitions counting towards the FIA Alternative Energies Cup

CHAPTER II - REGULATIONS FOR THE MEDICAL EXAMINATION OF DRIVERS

Art. 1	Annual medical visit for aptitude
Art. 2	Medical control at competitions
Art. 3	Organisation of the fight against doping
Art. 4	Appeals commission
Art. 5	Regulations for physiological studies during motor sport competitions

CHAPTER III - DRIVERS' EQUIPMENT

Art. 1	Helmets
Art. 2	Flame-resistant clothing
Art. 3	Frontal Head Restraint (FHR)
Art. 4	Safety Belts
Art. 5	Wearing of jewellery

CHAPTER IV - CODE OF DRIVING CONDUCT ON CIRCUITS

Art. 1	Observance of signals
Art. 2	Overtaking, car control and track limits
Art. 3	Cars stopping during a race
Art. 4	Entrance to the pit lane
Art. 5	Exit from the pit lane

SUPPLEMENTS

1. Points table

NB: for the sake of brevity, the masculine pronoun is used to represent a person of either gender.

CHAPTER I - FIA INTERNATIONAL DRIVERS' LICENCES

1. General

- 1.1 The issuing of all FIA International Drivers' Licences is governed by the regulations of the International Sporting Code and in particular by Articles 9 and 20 thereof. This chapter of Appendix L specifies the grades, qualification requirements and validity of licences for circuit and road competitions, for historic car competitions, for drag racing, for handicapped drivers and for navigators.

Le terme «championnat», tel qu'il est utilisé dans le présent chapitre, se rapporte également aux trophées, coupes et challenges.

The term "championship" as used in this chapter includes trophies, cups and challenges.

- 1.2 Pour prétendre à une Licence Internationale FIA pour Pilotes, les demandeurs doivent avoir 16 ans révolus (date anniversaire faisant foi), excepté lorsqu'un autre âge est exigé dans un article spécifique ci-après.
- 1.3 Contenu de la Licence Internationale de Pilote de la FIA :
 - Titre «Fédération Internationale de l'Automobile» et nom de l'ASN
 - Mention «Licence Internationale FIA»
 - Numéro de la licence
 - Degré de la licence
 - Date de début et de fin de la validité de la licence (voir Article 9.7 du Code)
 - Photo récente du pilote
 - Nom et prénom du pilote
 - Date de naissance du pilote (facultatif)
 - En fonction des résultats de l'examen médical obligatoire, les mentions :
«Apté à la pratique du automobile, suivant les normes médicales de la FIA :
Date :
Vue corrigée (verres ou lentilles) OUI / NON
Surveillance médicale particulière OUI / NON»
2. **Degrés de la licence FIA pour pilotes et les compétitions, y compris historiques, pour lesquelles ils sont requis et valables (NB: non applicable pour les courses de dragsters)**
- 2.1 Super Licence : requise pour le Championnat du Monde de Formule 1 pour Pilotes.
- 2.2 Degré A : requis pour toutes les voitures présentant un rapport poids/puissance inférieur ou égal à 1 kg/ch.
- 2.3 Degré B : requis pour toutes les voitures présentant un rapport poids/puissance compris entre 1 kg/ch. et 2 kg/ch.
- 2.4 Degré C : requis pour toutes les voitures présentant un rapport poids/puissance compris entre 2 kg/ch. et 3 kg/ch. (excepté celles précisées ci-dessus) et pour les Championnats d'Autocross, de Rallycross et de Camions de la FIA. Requis également pour les voitures historiques de Formule Un (Période G et au-delà), de Formule Deux (Période H et au-delà), d'Indy Car (Période G et au-delà), de Formule 5000 et Formule A (toutes), du Groupe C (toutes), de CanAm (toutes), les voitures de courses de côte des Groupes CN, D et E2 de Catégorie II tel que défini dans l'Article 251.1.1 de l'Annexe J, et de Sport-Prototype de plus de 2 litres (Période G et au-delà) indépendamment du rapport poids/puissance.
- 2.5 Degré R : valable pour toutes les compétitions «route» (rallies, rallies tout-terrain, courses de côte et les autres compétitions où les départs sont donnés séparément à chaque concurrent), inscrites au calendrier international de la FIA.

La licence de Degré R n'est pas valable en course de côte pour les voitures des Groupes CN, D et E2 de la Catégorie II définie à l'Article 251.1.1 de l'Annexe J de la FIA.
- 2.6 Degré D : requis pour toutes les voitures présentant un rapport poids/puissance supérieur à 3 kg/ch. (excepté celles précisées ci-dessus) et pour toutes les Séries Internationales Club et Bronze enregistrées par la FIA et pour toutes les voitures historiques roulant dans des épreuves sur circuit (excepté celles précisées ci-dessus) même si certaines voitures ont un rapport poids/puissance inférieur à 3 kg/ch.
- 2.7 Afin de maintenir une structure de prix qui opère une distinction entre sport automobile historique et sport automobile moderne, les ASN peuvent délivrer des licences de Degrés C, D et R

- 1.2 To be eligible for an FIA International Driver's Licence, applicants must be at least 16 years old (the date of the birthday being binding), except when a different age is required in a specific article below.
- 1.3 Content of the FIA International Driver's Licence:
 - The title "Fédération Internationale de l'Automobile" and name of the ASN
 - The words "FIA International Licence"
 - Licence number
 - Grade of licence
 - Dates of the beginning and end of validity of the licence (see Article 9.7 of the Code)
 - Recent photo of the driver
 - Driver's full name
 - Driver's date of birth (optional)
 - According to the results of the mandatory medical examination, the words:
"Apt for the practice of motor sport, according to the FIA medical standards:
Date:
Corrected eyesight (glasses or lenses) YES/NO
Special medical supervision YES/NO"
2. **Grades of the FIA driver's licence and the competitions, including historic competitions, for which they are required and valid (NB: not applicable to drag racing)**
- 2.1 Super licence: required for the Formula One World Championship for Drivers.
- 2.2 Grade A: required for all cars with a Weight/Power ratio less than or equal to 1 kg/hp.
- 2.3 Grade B: required for all cars with a Weight/Power ratio of between 1 and 2 kg/hp.
- 2.4 Grade C: required for all cars with a Weight/Power ratio of between 2 and 3 kg/hp (except those mentioned above) and required for FIA Autocross, Rallycross and Truck Championships. Required also for Historic Formula One cars (Period G onwards), Formula Two cars (Period H onwards), Indy Cars (Period G onwards), Formula 5000 and Formula A cars (all), Group C cars (all), CanAm cars (all), Hill Climb cars in Groups CN, D and E2 of Category II defined in Article 251.1.1 of Appendix J, and Sports Prototypes over 2 litres (Period G onwards) regardless of weight/power ratio.
- 2.5 Grade R: valid for all "road" competitions (rallies, cross-country rallies, hill-climbs and other competitions in which a separate start is given to each competitor) listed on the FIA international calendar.

The Grade R licence is not valid in hill climb for cars in Groups CN, D and E2 of Category II defined in Article 251.1.1 of FIA Appendix J.
- 2.6 Grade D: required for all cars with a Weight/Power ratio greater than 3 kg/hp (except those mentioned above) and for all Club and Bronze International Series registered by the FIA and for all historic cars racing in circuit events (except those mentioned above) regardless of whether some cars have a Weight/Power ratio less than 3 kg/hp.
- 2.7 In order to maintain a pricing structure which differentiates between historic and modern motor sport, ASNs may issue approved Grade C, D and R licences, with the addition of an "H" code

approuvées, par ajout d'un code «H» au degré de la licence, avec la mention suivante : « pour une utilisation lors d'épreuves de sport automobile historique uniquement », ou par ajout d'un code «HREG» au degré de la licence R, avec la mention suivante : «pour une utilisation lors d'épreuves de sport automobile historique de régularité uniquement» (Compétitions pour lesquelles la vitesse moyenne doit être inférieure à 50 km/h).

Degré D1 : licence pour permettre aux personnes qui ne détiennent pas normalement de licence de compétition de participer à certaines compétitions de caractère spécifique et dont les engagements sont internationaux. La licence n'est valable que pour des compétitions internationales uniques, approuvées chacune par la FIA comme étant ouvertes aux détenteurs d'une licence de Degré D1 et indiquées comme telles sur le calendrier international FIA.

- 2.8** Degré FIA Junior-D Off-road : exclusivement réservé aux catégories de voitures junior telles que spécifiées par la FIA, pour les pilotes d'Autocross d'un âge compris entre 13 ans (atteignant leurs 13 ans dans le courant de l'année civile) et 16 ans (non révolus à la date d'émission de la licence) et pour les pilotes de Rallycross d'un âge compris entre 14 ans (14 ans révolus au 1er janvier de l'année de participation) et 17 ans (non révolus à la date d'émission de la licence).

Catégories spécifiées :

Autocross : Coupe JuniorBuggy de la FIA.

Rallycross : toute série internationale approuvée par la FIA, destinée à des voitures dont tous les éléments de sécurité doivent répondre aux exigences de l'Annexe J et dont le rapport poids/puissance est égal ou supérieur à 5 kg/CV (poids du véhicule, pilote à bord compris).

- 2.9** Chaque degré de licence de course sur circuit, à l'exception du Degré FIA Junior-D Off-road, est valable pour les courses, dans les catégories de voitures indiquées, sur les circuits «ovales» de haute vitesse avec virages relevés. Toutefois, il est recommandé que les ASN des pays ayant des circuits de ce type insistent pour que les pilotes n'ayant jamais pris part à ces courses satisfassent à des essais de performance et de régularité sur un circuit de ce type pour obtenir une autorisation de participation.

3. Qualification and conditions of délivrance pour les Degrés Junior-D Off-road, D, C et R

- 3.1** La licence de Degré Junior-D Off-road est délivrée par l'ASN du demandeur et requiert l'autorisation du tuteur légal du demandeur ainsi que deux années au moins de participation régulière à des compétitions de sport automobile reconnues par l'ASN à la satisfaction de l'ASN.

- 3.2** La licence de Degré D est délivrée par l'ASN du demandeur. Afin de se qualifier, les demandeurs doivent d'abord effectuer une période d'essai.

Il doit être constaté qu'ils participent, avec une licence provisoire, de manière satisfaisante à au moins cinq courses pour voitures sur circuit reconnues par l'ASN, et ce, dans les deux ans précédant la demande, ou qu'ils détiennent une licence internationale de Karting de Degré B.

Durant cette période d'essai, l'ASN du demandeur ou la FIA sont en droit de retirer la licence sans préavis.

La licence de Degré D1 est délivrée par l'ASN du demandeur et ne requiert aucune période probatoire de qualification.

La licence de Degré D1 n'est valable que pour une seule compétition, dont le nom et la date doivent être apposés sur la licence par l'ASN qui la délivre.

Il doit être indiqué sur la licence le statut du détenteur et s'il lui est permis de conduire dans la compétition. Si la compétition est disputée sur routes publiques (ouvertes ou fermées), les détenteurs d'une licence de Degré D1 Pilote doivent être titulaires d'un permis de conduire valable dans le pays de la compétition.

Il n'existe pas de limite quant au nombre de fois que cette licence peut être délivrée à un participant.

- 3.3** La licence de Degré C est délivrée par l'ASN du demandeur. Afin

to the licence grade, together with the following indication: "for use in historic motor sport events only", or with the addition of an "HREG" code to the R grade licence, together with the following indication: "for use in historic regularity motor sport events only" (Competitions in which the average speed is 50 km/h maximum).

Grade D1: this licence allows the participation of persons not normally holding competition licences, in certain special purpose competitions which have international entries. The licence is valid only for specific international competitions which must have been individually approved by the FIA as open to Grade D1 licence-holders and indicated as such on the FIA international calendar.

- 2.8** Grade FIA Junior-D Off-road: reserved exclusively for junior categories of cars as specified by the FIA, for Autocross drivers aged between 13 years old (reaching their 13th birthday during the calendar year) and under 16 years old (on the date when the licence is issued) and for Rallycross drivers aged between 14 years old (having reached their 14th birthday before 1 January of the year of participation) and under 17 years old (on the date when the licence is issued).

Specified categories:

Autocross: FIA JuniorBuggy Cup.

Rallycross: any international series approved by the FIA and intended for cars on which all the safety items must satisfy the requirements of Appendix J and of which the weight/power ratio is 5kg/hp or higher (weight of the vehicle with the driver on board).

- 2.9** Each grade of circuit race licence, excepting the Grade FIA Junior-D Off-road, is valid for racing on banked oval speedway circuits, in the categories of cars indicated. However, it is recommended that the ASNs of countries with such circuits should insist that drivers new to oval racing be required to satisfy appropriate performance and regularity tests on such a circuit in order to obtain an authorisation to participate.

3. Qualification and conditions of issue for Grades Junior-D Off-road, D, C and R

- 3.1** The Grade Junior-D Off-road licence is issued by the applicant's ASN and requires the permission of the applicant's legal guardian as well as at least two years of regularly competing in ASN sanctioned motor sport competitions to the ASN's satisfaction.

- 3.2** The Grade D licence is issued by the applicant's ASN. In order to qualify, applicants must first serve a period of probation.

They must be observed to compete satisfactorily, with a provisional licence, in at least 5 ASN-sanctioned circuit races for cars within the two years prior to application, or hold a CIK international B licence.

During this probation period, the applicant's ASN or the FIA has the right to withdraw the licence without notice.

The Grade D1 licence is issued by the applicant's ASN and does not require a qualifying period of probation.

The Grade D1 licence is valid for only one competition, the name and date of which must be indicated by the issuing ASN on the licence.

The function of the holder and whether permitted to drive on the competition must be specified on the licence. If the competition is being conducted on public roads (either open or closed) Grade D1 Driver licence-holders must also hold a public road licence valid in the country of the competition.

There is no limit to the number of times this licence may be issued to a participant.

- 3.3** The Grade C licence is issued by the applicant's ASN. In order

de se qualifier, les demandeurs doivent d'abord effectuer une période d'essai avec le degré de licence nationale le plus élevé, la licence internationale de Karting de Degré B ou une licence de Degré D.

Il doit également être constaté que les détenteurs d'une licence de Degré C participent de manière satisfaisante à au moins cinq courses pour voitures sur circuit reconnues par l'ASN, ou qu'ils détiennent une licence internationale de Degré D, et ce, dans les deux ans précédant la demande.

A titre exceptionnel, ces courses peuvent faire partie d'une série internationale, désignée expressément par la FIA à cette fin et à laquelle le candidat peut participer avec une licence nationale pour une saison uniquement. Dans ce cas, les demandeurs doivent avoir 16 ans révolus (date anniversaire faisant foi).

3.4 La licence de Degré R est délivrée par l'ASN du demandeur. Afin de se qualifier, les demandeurs doivent d'abord effectuer une période d'essai avec le degré de licence nationale applicable le plus élevé, période au cours de laquelle il doit être constaté qu'ils participent de manière satisfaisante à des compétitions reconnues par l'ASN. Cette constatation doit être reportée dans leur dossier par les directeurs de course des compétitions auxquelles ils participent.

4. Qualification pour les Degrés A et B

4.1 Les licences des Degrés A ou B sont délivrées par l'ASN du pilote, après vérification que les résultats, la compétence et le comportement du pilote sont satisfaisants.

4.2 Pour l'obtention du Degré B :

1) L'ASN du pilote doit s'assurer que le demandeur est âgé de plus de 18 ans. Il doit également être constaté que le pilote participe de manière satisfaisante à au moins 10 courses nationales ou courses internationales pour voitures sur circuit reconnues par l'ASN, et ce, dans les deux ans précédant la demande.

Ou

2) Le pilote doit être détenteur d'une licence de Degré C. Il doit également être constaté qu'il participe de manière satisfaisante à au moins 7 courses de championnats nationaux ou internationales. L'âge minimum indiqué à l'Art. 1.2 du Chapitre I de l'Annexe L doit être respecté.

Ou

3) Le demandeur doit avoir terminé dans les trois premiers au classement final d'un Championnat du Monde ou d'une Coupe du Monde de la CIK. L'âge minimum indiqué à l'Art. 1.2 du Chapitre I de l'Annexe L doit être respecté.

4.3 Pour l'obtention du Degré A: Lorsqu'un pilote fait une demande de licence de Degré A, les dispositions suivantes s'appliquent :

4.3.1 Le pilote doit être détenteur d'une licence de Degré B Internationale de la FIA en cours de validité ;

4.3.2 Le pilote doit avoir effectué six épreuves de Championnats de Degré C ;

4.3.3 Le pilote doit être âgé d'au moins 17 ans (date anniversaire faisant foi) ;

4.3.4 Le pilote doit avoir accumulé au moins 14 points au cours des trois ans précédant sa demande (Championnats et points énumérés au Supplément 1), lesquels peuvent inclure les points accordés par les dispositions des Articles 4.3.6 et 4.3.7 ;

4.3.5 Le pilote doit avoir effectué au moins 80 % de chacune de deux saisons complètes d'un des Championnats indiqués au Supplément 1 ;

4.3.6 Tout pilote ayant effectué deux saisons complètes de Championnats de Degré B, ou du Championnat d'Europe de F3 de la FIA, se verra accorder à titre exceptionnel 5 points supplémentaires ;

4.3.7 Tout pilote considéré par son ASN comme ayant les compétences et l'expérience appropriées pourra, à l'appréciation de l'ASN délivrant la licence, se voir accorder de 1 à 5 points supplémentaires au maximum.

4.3.8 Sous la supervision de son ASN, le pilote doit se soumettre à une

to qualify, applicants must first serve a period of probation with either the highest grade of national licence or the CIK international B licence, or a D licence.

C Licence-holders must also be observed to compete satisfactorily in at least 5 ASN-sanctioned circuit races for cars, or hold a Grade D international licence, within the two years prior to application.

Exceptionally, these races may be part of an international series, designated specifically by the FIA for this purpose and in which the candidate may participate with a national licence for one season only. In this case, applicants must be at least 16 years old (the date of the birthday being binding).

3.4 The Grade R licence is issued by the applicant's ASN. In order to qualify, applicants must first serve a period of probation with the highest grade of national licence applicable, during which they must be observed to compete satisfactorily in ASN-sanctioned competitions. Their record must be so endorsed by the clerks of the course of the competitions in which they participate.

4. Qualification for Grades A and B

4.1 Grade A or B licences are issued by the driver's ASN, after it has verified that the driver's results, competence and conduct are satisfactory.

4.2 To qualify for Grade B:

1) The driver's ASN must ascertain that the applicant is over 18 years old and the driver must also be observed to compete satisfactorily in at least 10 national races or international ASN-sanctioned circuit races for cars within the two years prior to application.

Or

2) The driver must hold a C licence and must also be observed to compete satisfactorily in at least 7 national championship or international races. The minimum age under Article 1.2, Chapter I of Appendix L must be respected.

Or

3) The applicant has finished among the top three in the final classification of a CIK World Championship or CIK World Cup. The minimum age under Article 1.2, Chapter I of Appendix L must be respected.

4.3 To qualify for Grade A: When a driver applies for a Grade A licence the following shall apply:

4.3.1 The driver must be the holder of a current FIA International Grade B licence;

4.3.2 The driver must have completed six events in Grade C Championships;

4.3.3 The driver must be at least 17 years old (the date of the birthday being binding);

4.3.4 The driver must have accumulated at least 14 points during the three-year period preceding his application (Championships and points listed in Supplement 1), including any points granted in the provisions of Articles 4.3.6 and 4.3.7;

4.3.5 The driver must have completed at least 80% of each of two full seasons of any of the Championships listed in Supplement 1;

4.3.6 Any driver who has completed two full seasons in Grade B Championships, or the FIA F3 European Championship, will be granted a one-off 5 additional points;

4.3.7 Any driver considered by his ASN to have the appropriate skills and experience may, at the discretion of the licencing ASN, be granted an additional number of points from 1 up to a maximum of 5 points.

4.3.8 The driver must successfully complete a question session,

séance de questions concernant les points les plus importants du Code Sportif International.

4.4 Afin de préserver la qualification pour une licence de Degré A ou B, le pilote doit participer à au moins une compétition internationale de la catégorie appropriée par période de 12 mois, faute de quoi il devra être observé de nouveau, à la satisfaction de l'ASN délivrant la licence, pendant les essais pour une compétition internationale.

5. Qualification et conditions de délivrance pour la Super Licence

La Super Licence pour Pilote de Formule Un de la FIA est délivrée par la FIA.

5.1 Qualifications

5.1.1 Le pilote doit être détenteur d'une licence de Degré A Internationale de la FIA en cours de validité.

5.1.2 Le pilote doit être détenteur d'un permis de conduire en cours de validité lorsqu'il demande une Super Licence pour la première fois.

5.1.3 Le pilote doit être âgé d'au moins 18 ans au début de l'épreuve de son premier week-end de course de F1.

5.1.4 a) La première fois qu'il demande une Super Licence ou chaque fois qu'il demande une Super Licence au titre point 5.1.6 c), le pilote doit se soumettre à une séance de questions concernant les points les plus importants du Code Sportif International et du Règlement Sportif de F1.

b) Pour toute demande successive de Super Licence de F1, l'équipe de F1 concernée devra attester, via le formulaire de demande de Super Licence de F1, qu'elle a eu un briefing avec son pilote sur les points les plus importants du Code Sportif International et du Règlement Sportif de F1.

5.1.5 La première fois qu'il demande une Super Licence, le pilote doit avoir effectué au moins 80 % de chacune de deux saisons complètes d'un des Championnats pour monoplaces indiqués au Supplément 1.

5.1.6 Le pilote doit également satisfaire à au moins un des critères suivants:

a) avoir accumulé au moins 40 points au cours des trois ans précédant sa demande (Championnats et points énumérés au Supplément 1).

b) avoir reçu une Super Licence (à l'exclusion de la Super Licence Essais libres uniquement) lors de l'une des 3 saisons précédentes.

c) avoir reçu une Super Licence avant les 3 saisons précédentes (à l'exclusion de la Super Licence Essais libres uniquement). Dans ce cas, le pilote doit être considéré par la FIA comme ayant fait preuve récemment et régulièrement de capacités exceptionnelles dans des voitures de formule monoplace. L'équipe de F1 concernée doit démontrer que le candidat a conduit de manière constante une voiture de Formule Un (1) récente sur au moins 300 km à une vitesse de course en l'espace de 2 jours au maximum, ceci étant réalisé pas plus de 180 jours avant la demande et certifié, soit par l'ASN du pays où s'est déroulé l'essai, soit lors d'une épreuve comptant pour le Championnat du Monde de Formule Un pour Pilotes de la FIA.

(1)TCC ou TPC comme défini dans le Règlement Sportif de F1

5.2 Qualification pour la Super Licence Essais libres uniquement

5.2.1 Le pilote doit être détenteur d'une licence de Degré A Internationale de la FIA en cours de validité.

5.2.2 Le pilote doit être détenteur d'un permis de conduire en cours de validité lorsqu'il demande une Super Licence Essais libres uniquement pour la première fois.

5.2.3 Le pilote doit être âgé d'au moins 18 ans au début de l'épreuve de son premier week-end de course de F1.

5.2.4 a) La première fois qu'il demande une Super Licence Essais libres uniquement, le pilote doit avoir disputé six épreuves des Championnats de Formule 2 de la FIA ou avoir accumulé au moins 25 points au cours des trois années précédentes. De plus, le pilote

conducted by his ASN, regarding the most important points of the International Sporting Code.

4.4 In order to maintain the qualification for a Grade A or B licence, the driver must participate in at least one international competition of the appropriate category per 12-month period, or otherwise must again be observed, to the satisfaction of the licensing ASN, during practice for an international competition.

5. Qualification and conditions of issue for the Super Licence

The FIA Formula One Driver Super Licence is issued by the FIA.

5.1 Qualifications

5.1.1 The driver must be the holder of a current FIA International Grade A licence.

5.1.2 The driver must be the holder of a valid driving licence when he applies for a Super Licence for the first time.

5.1.3 The driver must be at least 18 years old at the start of the event of his first F1 race weekend.

5.1.4 a) The first time he applies for a Super Licence or whenever he applies for a Super Licence under 5.1.6 c), the driver must successfully complete a question session regarding the most important points of the International Sporting Code and of the F1 Sporting Regulations.

b) For all successive F1 Super Licence requests, the F1 team concerned has to certify, through the F1 Super Licence application form, that they have held a briefing with their driver about the most important points of the International Sporting Code and of the F1 Sporting Regulations.

5.1.5 The first time he applies for a Super Licence, the driver must have completed at least 80% of each of two full seasons of any of the single-seater Championships reported in Supplement 1.

5.1.6 The driver must also satisfy at least one of the following requirements:

a) Have accumulated at least 40 points during the three-year period preceding his application (Championships and points listed in Supplement 1).

b) Have been granted a Super Licence (excluding Free Practice Only Super Licence) in any of the previous 3 seasons.

c) Have been granted a Super Licence prior to the previous 3 seasons (excluding Free Practice Only Super Licence). In this case, the driver must be judged by the FIA to have recently and consistently demonstrated outstanding ability in single-seater formula cars. The F1 team concerned must show that the applicant has driven at least 300 km in a representative Formula One car [1] consistently at racing speeds, over a maximum period of two days and completed not more than 180 days prior to the application, either certified by the ASN of the country in which the test took place or during an event counting towards the FIA Formula One World Championship for Drivers.

(1)TCC or TPC as defined in the F1 Sporting Regulations

5.2 Qualifications for Free Practice Only Super Licence

5.2.1 The driver must be the holder of a current FIA International Grade A licence.

5.2.2 The driver must be the holder of a valid driving licence when he applies for a Free Practice Only Super Licence for the first time.

5.2.3 The driver must be at least 18 years old at the start of the event of his first F1 race weekend.

5.2.4 a) The first time he applies for a Free Practice Only Super Licence, the driver must have completed 6 events of the FIA Formula 2 Championship or have accumulated at least 25 points, during the previous three-year period. In addition, the driver

doit se soumettre à une séance de questions concernant les points les plus importants du Code Sportif International et du Règlement Sportif de F1.

b) Pour toute demande successive de Super Licence Essais libres uniquement, le pilote doit avoir effectué une saison complète du Championnat de Formule 2 de la FIA ou avoir accumulé au moins 25 points au cours des trois années précédentes. De plus, de l'équipe de F1 concernée devra attester, via le formulaire de demande de Super Licence de F1, qu'elle a eu un briefing avec son pilote sur les points les plus importants du Code Sportif International et du Règlement Sportif de F1.

5.2.5 Le pilote doit être considéré par la FIA comme ayant fait preuve régulièrement de capacités exceptionnelles dans des voitures de formule monoplace. L'équipe de F1 concernée doit démontrer que le candidat a conduit de manière constante une voiture de Formule Un⁽¹⁾ récente sur au moins 300 km à une vitesse de course en l'espace de 2 jours au maximum, ceci étant réalisé pas plus de 180 jours avant la demande et certifié par l'ASN du pays où s'est déroulé l'essai.

5.2.6 Le pilote est à l'essai pour une période de 12 mois, pendant laquelle la Super Licence Essais libres uniquement est détenue provisoirement sous réserve de révision à tout moment.

⁽¹⁾TCC ou TPC comme défini dans le Règlement Sportif de F1

5.3 Procédure de demande

- a) La demande d'inscription complète doit être reçue par la FIA au moins 14 jours avant les vérifications techniques de la première compétition du Championnat du Monde de Formule Un de la FIA à laquelle le candidat doit participer. Dans le cas d'un changement de pilote dans le Championnat pour des raisons de force majeure, la FIA pourra accepter des demandes jusqu'à 48 heures avant le début des vérifications techniques préliminaires de la compétition.
- b) La première fois que le pilote demande une Super Licence, l'ASN qui a délivré au pilote sa licence de compétition en cours de validité doit soumettre à la FIA une recommandation spécifique, accompagnée du palmarès du pilote et du numéro de licence A Internationale en cours.
- c) Le pilote doit soumettre à la FIA un formulaire de demande de Super Licence dûment rempli.
- d) Les droits annuels de Super Licence sont payés à la FIA.

5.4 Conditions de délivrance

- 5.4.1 Si les Articles 5.1 ou 5.2 et 5.3 ont été respectés à la satisfaction de la FIA, cette dernière délivre la licence.
- 5.4.2 La Super Licence et la Super Licence Essais libres sont valables jusqu'à la fin de l'année de délivrance.
- 5.4.3 Un pilote ayant reçu une super licence est à l'essai après sa première course de Formule Un pour une période de 12 mois, pendant laquelle la Super Licence est détenue provisoirement sous réserve de révision à tout moment.

6. Qualification de délivrance pour l'e-Licence

6.1 Qualifications pour l'e-Licence

- 6.1.1 Le pilote doit être détenteur d'une licence de Degré B Internationale de la FIA en cours de validité.
- 6.1.2 Le pilote doit se soumettre à une séance de formation complète concernant les points les plus importants de la sécurité électrique ainsi que les aspects techniques et sportifs de la compétition.
- 6.1.3 Le pilote doit se soumettre à une séance de questions concernant les points les plus importants du Code Sportif International et du Règlement Sportif du Championnat de Formule E de la FIA.
- 6.1.4 Le pilote doit également satisfaire à au moins un des critères suivants
 - a) avoir pris le départ d'au moins trois courses comptant pour le Championnat de Formule E de la FIA pour Pilotes de l'année précédente, ou le départ d'au moins 10 courses au cours des

must successfully complete a question session regarding the most important points of the International Sporting Code and of the F1 Sporting Regulations.

b) For all successive Free Practice Only Super Licence requests, the driver must have completed a full season of the FIA Formula 2 Championship, or have accumulated at least 25 points, during the previous three-year period. In addition, the F1 team concerned has to certify, through the F1 Super Licence application form, that they have held a briefing with their driver about the most important points of the International Sporting Code and of the F1 Sporting Regulations.

5.2.5 The driver must be judged by the FIA to have consistently demonstrated outstanding ability in single-seater formula cars. The F1 team concerned must show that the applicant has driven at least 300 km in a representative Formula One car⁽¹⁾ consistently at racing speeds, over a maximum period of 2 days, completed not more than 180 days prior to the application and certified by the ASN of the country in which the test took place.

5.2.6 The driver will be on probation for a period of 12 months, during which the Free Practice Only Super Licence will be held provisionally and subject to review at any time.

⁽¹⁾TCC or TPC as defined in the F1 Sporting Regulations

5.3 Application Procedure

- a) The complete application must be received by the FIA at least 14 days before scrutineering for the first FIA Formula One World Championship competition in which the candidate is to compete. In the case of a driver change in the Championship for reasons of force majeure, the FIA may accept applications up to 48 hours before the start of initial scrutineering for the competition.
- b) The first time the driver applies for a Super Licence, the ASN which issued the driver's current competition licence must submit to the FIA a specific recommendation, accompanied by the driver's record of results and current International A licence number.
- c) The driver must submit a completed Super Licence application form to the FIA.
- d) The annual Super Licence fee must be paid to the FIA.

5.4 Conditions of issue

- 5.4.1 When Articles 5.1 or 5.2 and 5.3 have been complied with to the satisfaction of the FIA, it will issue the licence.
- 5.4.2 The Super Licence and the Free Practice Only will be valid to the end of the year of issue.
- 5.4.3 A driver being granted a Super Licence will be on probation for a period of 12 months following his first Formula One race, during which the Super Licence will be held provisionally and subject to review at any time.

6. Qualification of issue for the e-Licence

6.1 Qualifications for the e-Licence

- 6.1.1 The driver must be the holder of a current FIA International Grade B licence.
- 6.1.2 The driver must successfully complete a training session on the most important points of the Electrical safety and technical and sportive aspects of the competition.
- 6.1.3 The driver must successfully complete a question session on the most important points of the International Sporting Code and of the FIA Formula E Championship Sporting Regulations.
- 6.1.4 The driver must also satisfy at least one of the following requirements:
 - a) Have made at least three starts in races counting for the FIA Formula E Championship for Drivers the previous year, or at least 10 starts within the previous 3 years.

trois années précédentes,

- b) avoir accumulé au moins 20 points au cours des trois ans précédant sa demande (Championnats et points énumérés au Supplément 2).
- c) avoir précédemment détenu une Super Licence F1.
- d) être considéré par la FIA comme ayant fait preuve régulièrement de capacités exceptionnelles dans des voitures de formule monoplace, mais sans avoir pu se qualifier en vertu de l'un des points a) à c) ci-dessus.

7. Licences pour toutes les tentatives de records de vitesse mondiaux et internationaux

7.1 Licence Pilote

- 7.1.1 Exigences en matière de licence pour toutes les voitures effectuant des tentatives de records de distance, de temps ou du monde absolus en circuit fermé ou ouvert de 10 km ou 10 miles.

Les tentatives de records de distance, de temps ou de records du monde absolus sur circuit fermé (telles que définies à l'Annexe D du Code Sportif International) sur des pistes fermées ou ouvertes de 10 km ou 10 miles nécessitent de détenir une Licence Internationale pour Pilote de la FIA. La licence requise dépend de la vitesse maximale atteinte lors de la tentative de record, comme spécifié dans le Tableau 1.

Table 1

Type de Licence	Vitesse maximale
Degré D Minimum	≤250 kph
Degré C Minimum	>250 kph

- 7.1.2 Exigences en matière de licence pour les tentatives de records d'accélération avec départ arrêté effectuées sur une piste pour dragsters homologuée, ou toute autre piste où les deux runs sont parcourus dans le même sens.

Les tentatives de records d'accélération avec départ arrêté (telles que définies à l'Annexe D) effectuées par des dragsters et autres voitures sur des pistes pour dragsters homologuées et autres pistes ouvertes ≤ 1/4 de mile doivent respecter la réglementation relative aux licences pour courses de dragsters telle que spécifiée à l'Article 9, Chapitre I, Annexe L du Code Sportif International.

- 7.1.3 Exigences en matière de licence pour les tentatives de records de distance ≤ 1 mile où le run de confirmation du record doit se faire dans le sens inverse.

La qualification pour l'obtention d'une licence pour pilote LSR peut être fondée sur une augmentation graduelle de la vitesse ou sur l'expérience acquise. La licence est liée au type de véhicule concerné.

7.2 Qualification fondée sur l'augmentation graduelle de la vitesse

7.2.1

- a) Les conditions d'octroi de licence pour les pilotes participant à des tentatives de records de distance ≤ 1 mile avec départ lancé ou départ arrêté, où le run de confirmation du record se fait dans le sens inverse, sont fondées sur une augmentation graduelle de la vitesse.
- b) Les conditions d'octroi pour une licence LSR d'un degré spécifique s'ajoutent aux exigences applicables à toutes les licences de degré inférieur, tel que précisé dans le tableau ci-dessous.

b) Have accumulated at least 20 points during the three-year period preceding his application. (Championships and points listed in supplement 2).

c) Have previously held an F1 Super Licence.

d) Be judged by the FIA to have consistently demonstrated outstanding ability in single-seater formula cars, but with no opportunity to qualify under any of a) to c) above.

7. Licences for all world and international speed record attempts

7.1 Driver Licensing

- 7.1.1 Licence Requirements for All Cars Conducting Distance, Time, or Absolute World Closed Course Record Attempts on Closed Tracks or on Open Tracks of 10 km or 10 Miles.

Distance, time, or absolute world closed course record attempts (as defined in Appendix D to the International Sporting Code) on closed tracks or on open tracks of 10 km or 10 miles require an FIA International driver's licence. The required licence depends on the maximum speed during the record attempt, as specified in Table 1.

Table 1

Licence Type	Maximum speed
Grade D Minimum	≤250 kph
Grade C Minimum	>250 kph

- 7.1.2 Licence Requirements for Acceleration Record Attempts with Standing Start Conducted on an Homologated Drag Racing Track, or Other Track Where Both Passes Are Made in the Same Direction.

Standing start acceleration record attempts (as defined in Appendix D) with drag racing cars and other cars on homologated drag racing tracks and other open tracks ≤ 1/4 mile must meet the drag racing driver licence regulations as specified in Article 9 "Licences for drag racing" of Chapter I "FIA International Drivers' Licences" of Appendix L to the International Sporting Code.

- 7.1.3 Licence Requirements for Distance Record Attempts ≤ 1 mile Where the Record Backup Pass is Required in the Opposite Direction.

The qualification for an LSR driver's licence can be based on gradual increases in speed or on prior experience. The licence is linked to the specific vehicle type.

7.2 Qualification Based on Gradual Increase in Speed.

7.2.1

- a) The driver's licence requirements for distance record attempts ≤ 1 mile with standing or flying start, where the record backup pass is made in the opposite direction, are based on the gradual increase in speed.
- b) The requirements for the specific LSR licence level are in addition to the requirements for all lower level licences, as specified in the table below.

- c) Le pilote soumet à l'ASN une demande de licence provisoire du degré souhaité. S'il réussit le(s) run(s) conformément aux critères, le degré de licence demandé est validé par le Commissaire Sportif de la FIA. La validation comprend des informations sur le véhicule utilisé pour satisfaire aux conditions d'octroi de la licence (nom, numéro et photo). Une fois ces conditions remplies et soumises à l'ASN, cette dernière délivre la licence complète (voir Tableau 2).

- c) The driver will submit the application for a provisional licence of desired level to the ASN. As the driver completes the requirements for successful runs, the upgrade will be validated by the FIA Steward. The validation will include information about the vehicle used to meet the licensing requirement (name, number and picture). When the requirements are met and submitted to the ASN, the ASN will issue the full licence [See Table 2].

Table 2

Table 2

Critères d'augmentation graduelle de la vitesse / Criteria for gradual increase in speed		
Degré de licence / Licence level	Vitesse maximale autorisée en tout point durant la tentative de record / Maximum allowed speed at any point during the record attempt	Exigences / Requirements
LSR D	≤200 kph	Age minimum 16 ans (18 ans pour les voitures propulsées par poussée). Un pilote titulaire d'une licence de Degré D ou supérieur sera automatiquement qualifié pour une licence LSR-D, mais devra soumettre une demande de licence LSR à l'ASN. Note : certains sites de course peuvent également exiger un permis de conduire délivré par les autorités nationales. / Minimum 16 years old (18 years for thrust powered cars). A driver holding a Grade D or higher competition licence will automatically qualify for an LSR D licence, but will still have to submit an application for the LSR licence to the ASN. Note that certain race venues may also require a government-issued driving licence.
LSR C	≤300 kph	Age minimum 18 ans. Au moins un run réussi entre 250 et 299 km/h. Un pilote titulaire d'une licence de Degré C ou supérieur sera automatiquement qualifié pour une licence LSR-C, mais devra soumettre une demande de licence LSR à l'ASN. / Minimum 18 years old. At least one successful, single pass between 250 and 299 kph. A driver holding a Grade C or higher competition licence will automatically qualify for an LSR C licence, but will still have to submit an application for the LSR licence to the ASN.
LSR B	≤400 kph	Age minimum 18 ans. Au moins deux runs complets réussis entre 350 et 399 km/h, effectués dans une même période de 12 mois. / Minimum 18 years old. At least two successful, complete single passes between 350 and 399 kph, performed within the same 12-month period.
LSR A	Unlimited	Age minimum 18 ans et au moins trois runs complets réussis entre 450 et 499 km/h, effectués dans une même période de 12 mois. / Minimum 18 years old and at least three successful, complete single passes between 450 and 499 kph, performed within the same 12-month period.

7.2.2 Qualification fondée sur l'expérience.

Le pilote peut demander une licence LSR-C ou une licence de degré supérieur en fonction de son expérience. Il doit joindre à sa demande de licence la preuve qu'il possède une expérience équivalente aux exigences énoncées ci-dessus.

7.2.2 Qualification Based on Experience.

The driver can apply for an LSR C licence or higher level licence based on experience. The proof of experience equivalent to the requirements above has to be provided with the application for a licence of desired level.

- a) Pour se qualifier pour une licence LSR-D ou LSR-C fondée sur l'expérience, le pilote doit fournir les éléments suivants : attestations sous forme de feuilles de temps des tentatives de records de vitesse sur terre validées par la FIA ou d'autres organisations, ou attestations des records de vitesse sur terre détenus actuellement ou antérieurement.
- b) Pour se qualifier pour une licence LSR-B ou LSR-A fondée sur l'expérience, le pilote doit fournir les attestations susmentionnées. De plus, l'expérience en question doit avoir été acquise au volant du véhicule qui sera utilisé lors de la tentative de record ou d'un véhicule très similaire.
- c) Si l'expérience acquise est jugée suffisante par l'ASN, une licence permanente sera délivrée.
- d) Un pilote détenant une licence de compétition de Degré C ou

- a) To qualify for an LSR D or LSR C licence based on experience the driver must provide evidence in the form of time slips from land speed record attempts sanctioned by the FIA or other organisations, or proof of currently or previously held land speed records.
- b) To qualify for an LSR B or LSR A licence based on experience the driver must provide evidence as stated above and the experience should be with the vehicle that will be used in the record attempt or a very similar vehicle.
- c) If the proof of experience is considered sufficient by the ASN, a non-provisional licence will be issued.
- d) A driver holding a Grade C or higher competition licence will

supérieur sera automatiquement qualifié pour une licence LSR-C, mais il devra néanmoins soumettre une demande de licence LSR à l'ASN.

- e) La licence sera rétrogradée d'un degré par période de trois ans de non-participation à des compétitions à compter de sa date de délivrance.

7.2.3 Licence propre au véhicule.

- a) La licence pour pilote LSR est propre au véhicule et donne au pilote l'autorisation d'effectuer des tentatives de records au volant d'une voiture bien spécifique, qui sera identifiée par un nom, un numéro et une photo.
- b) En cas de changement de voiture, le pilote n'est pas tenu de demander une nouvelle licence mais il doit respecter les exigences relatives à l'augmentation graduelle de la vitesse à partir du degré LSR-C. S'il respecte les critères de vitesse, ceci sera noté sur la licence.

8. Licences pour courses de camions

La licence de Degré C est requise pour toutes les courses de camions. Les résultats obtenus en courses de camions ne sont pas nécessairement valides pour l'obtention d'un degré de licence plus élevée.

9. Licences pour courses de dragsters

- 9.1 La Licence Internationale pour Courses de Dragsters de la FIA est valide dans le cadre des catégories de voitures pour lesquelles elle est délivrée, pour toutes les compétitions de dragsters approuvées par la FIA, et elle est obligatoire pour ces compétitions.
- 9.2 La Licence Internationale pour Courses de Dragsters de la FIA est soumise à toutes les règles concernant les licences internationales exposées dans les chapitres 2 et 8 du Code Sportif International de la FIA et à l'Article 10.4 du Règlement Général des Dragsters de la FIA.
- 9.3 La Licence Internationale pour Courses de Dragsters de la FIA se distinguera par la surimpression des lettres DR en grand format.
- 9.4 Il incombera aux ASN délivrant les licences de vérifier les qualifications exigées pour les différents degrés, conformément à l'Article 10.4 du Règlement Général des Dragsters de la FIA.
- 9.5 Les licences sont valides pour les catégories de voitures suivantes, telles que définies dans la réglementation internationale applicable aux courses de dragsters.

	Type A (> de 125")	Type B (jusqu'à 125")	Type C (carrosserie)
Classe 1	Top Fuel	Funny Car et ProMod	Pro Stock
Classe 2	TMD	TMFC	-
Classe 3	ET 6.0-7.49	ET 6.0-7.49	ET 6.0-7.49
Classe 4	ET 7.50-9.99	ET 7.50-9.99	-

Le titulaire d'une licence d'une certaine classe peut courir dans les classes moins performantes de même type (par exemple, une licence de type A et de Classe 1 autorise aussi la participation en A/2 et A/4). De plus, toute autre licence de pilote FIA peut remplacer une licence pour courses de Dragsters de Classe 4, à l'exception du Degré Junior-C Off-road.

10. Licences pour participants présentant des capacités spéciales

10.1 Pilote

Indépendamment des problèmes soulevés par les maladies évolutives ou chroniques interdisant le sport automobile et les troubles de la vision éliminatoires, toute personne présentant des problèmes acquis ou congénitaux et qui, après avis de sa Commission Médicale Nationale (lorsqu'elle existe) ou d'un médecin désigné par l'ASN, ne remplit pas les conditions pour obtenir une licence internationale de pilote (voir l'Article 1.5.2, Chapitre II), peut postuler pour l'attribution d'une Licence Internationale pour Capacités Spéciales, si toutes les conditions

automatiquement qualifié pour une LSR C licence, but will still have to submit an application for the LSR licence to the ASN.

- e) The licence will be reduced by one level for every three years of inactive competition after issuance of the licence.

7.2.3 Vehicle Specific Licence.

- a) The LSR driver's licence is vehicle specific and gives the driver the permission to conduct record attempts in a specific car, which will be identified by name, number and picture.
- b) In the event of a car change, the driver does not have to apply for a new licence, but must follow the requirements for a gradual speed increase starting from the LSR C level. As the driver fulfils the speed requirements, this will be noted on the licence.

8. Licences for truck racing

The Grade C licence is required for all truck races. Results achieved in truck races are not necessarily valid to qualify for a higher grade of licence.

9. Licences for drag racing

- 9.1 The FIA International Drag Racing Licence is valid within the categories of cars for which it is issued, for all FIA-sanctioned Drag Racing competitions, and is compulsory for such competitions.
- 9.2 The FIA International Drag Racing Licence is subject to all rules concerning international licences set out in the FIA International Sporting Code, chapters 2 and 8 and to Article 10.4 of the FIA General Regulations for Drag Racing.
- 9.3 The FIA International Drag Racing Licence will be distinguished by a large DR overprint.
- 9.4 ASNs issuing the licences will be responsible for verifying the qualifications required for the different grades, in conformity with Article 10.4 of the FIA General Regulations for Drag Racing.
- 9.5 The licences are valid for the following categories of cars, as defined in the international regulations applicable to Drag Racing.

	Type A (over 125")	Type B (up to 125")	Type C (bodied)
Class 1	Top Fuel	Funny Car and ProMod	Pro Stock
Class 2	TMD	TMFC	-
Class 3	ET 6.0-7.49	ET 6.0-7.49	ET 6.0-7.49
Class 4	ET 7.50-9.99	ET 7.50-9.99	-

The holder of a licence in a particular class may race in slower classes of the same type (for example, a type A Class 1 licence-holder is authorised to compete in A/2 and A/4). Moreover, any other FIA driver's licence, excepting the Grade Junior-C Off-road, may replace a Class 4 drag racing licence.

10. Licences for participants with special abilities

10.1 Driver

Irrespective of the problems raised by chronic illnesses which preclude the practice of motor sport and disqualifying visual disorders, any person with an acquired or congenital disability and who, in the opinion of his national Medical Commission (where applicable) or of a doctor designated by the ASN, does not fulfil the conditions for obtaining an international driver's licence (see Article 1.5.2, Chapter II), may apply to obtain an International Special Abilities Licence, if all the conditions stated below are fulfilled.

énumérées ci-dessous sont remplies.

Les critères d'attribution seront évalués à quatre niveaux :

- i) Le pilote candidat à une licence pour capacités spéciales sera examiné soit par un membre de la Commission Médicale Nationale dans les pays où cette structure existe, soit dans les autres cas par un médecin désigné par l'ASN.
- ii) Le postulant devra se soumettre à une épreuve de pilotage permettant d'évaluer ses capacités en utilisant son propre véhicule destiné à la compétition et de préférence sur un circuit et en présence d'un officiel de l'ASN.
- iii) On évaluera par la même occasion sa capacité à s'extraire de son propre véhicule destiné à la compétition (ou d'un modèle analogue) dans les délais les plus rapides (simulations d'un danger immédiat, d'un incendie, etc.). Le postulant doit, à partir de la position assise, être en mesure de s'extraire de ce véhicule par ses propres moyens et de s'en éloigner. Hors du véhicule, allongé sur le dos, il doit pouvoir se retourner sur le ventre et vice-versa.
- iv) Si des transformations nécessitées par l'état physique du pilote sont effectuées ou à effectuer et qu'elles ne sont pas prévues dans la fiche d'homologation du véhicule destiné à la compétition, elles devront être approuvées par l'ASN et portées sur un document destiné, à l'occasion d'une compétition, au contrôle technique des véhicules.

Une fois en possession des avis médicaux, sportifs et techniques, l'ASN statuera en dernier ressort sur l'attribution ou le refus de la Licence Internationale « Pilote » pour Capacités Spéciales.

10.2 Navigateur

De la même manière, indépendamment des problèmes soulevés par les maladies évolutives ou chroniques interdisant le sport automobile et les troubles de la vision éliminatoires, un participant présentant des capacités spéciales et dont l'activité sportive automobile se limite à la fonction de navigateur à l'occasion de rallyes tels que définis dans l'Article 20 du Code Sportif International, peut postuler pour une Licence Internationale pour Capacités Spéciales « Navigateur », à l'occasion de rallyes tels que définis dans l'Article 20 du Code Sportif International.

Les critères physiques exigés sont les mêmes que ceux requis pour la Licence Internationale « Pilote » pour Capacités Spéciales.

La capacité de s'extraire du véhicule dans lequel le postulant souhaite exercer les fonctions de navigateur (ou d'un modèle analogue) doit être évaluée selon les mêmes critères que ceux exigés pour la licence « pilote » pour capacités spéciales.

De plus, dans tous les cas, le postulant devra exécuter dans l'ordre et avec succès les exercices suivants :

- Portière côté passager bloquée ; pilote également à bord ; sortir dans les meilleurs délais en enjambant ce dernier ;
- Placer la pancarte SOS sur le toit ;
- Placer le triangle rouge à environ 50 mètres derrière la voiture ;
- Aider le pilote (supposé blessé) à évacuer le véhicule ;
- Reprendre la pancarte SOS et la brandir à l'arrière du véhicule.

L'épreuve de pilotage et les problèmes techniques ne concernent pas les navigateurs à capacités spéciales.

Une fois en possession des avis médicaux, l'ASN statuera en dernier ressort sur l'attribution ou le refus de la Licence Internationale « Navigateur » pour Capacités Spéciales.

11. Pratique du sport automobile pour les possesseurs d'une licence pour capacités spéciales

11.1 Les possesseurs d'une Licence Internationale « Pilote » pour Capacités Spéciales ne pourront participer qu'à des compétitions

The criteria for the awarding of this licence are judged on four levels:

- i) The driver who is a candidate for a Special Abilities Licence shall be examined either by a member of the National Medical Commission in countries where such a body exists, or otherwise by a physician appointed by the ASN.
- ii) The applicant must undergo a driving test, in his own competition vehicle and preferably on a circuit and in the presence of an official from the ASN, in order for his capacities to be appraised.
- iii) His ability to extricate himself from his own competition vehicle (or from a similar model) as quickly as possible (simulations of immediate danger, outbreak of fire, etc.) shall be judged at the same time. The applicant must, from a sitting position, be able, alone, to extricate himself and move away from the car. Out of the vehicle, lying on his back, he must be able to turn onto his stomach and vice versa.

iv) If the adaptations required by the drivers' physical condition have already been made, or still need to be made, and do not feature in the homologation form of the competition vehicle, they will have to be approved by the ASN and, in competitions, be entered into a document to be submitted during the scrutineering of the vehicles.

Once the ASN has received medical, technical and sporting evaluations, it will take the final decision as to the granting or denial of the International Special Abilities Licence for Drivers.

10.2 Navigator

Similarly, irrespective of the problems raised by chronic illnesses which preclude the practice of motor sport and disqualifying visual disorders, a participant with special abilities whose sporting activity is limited to the role of navigator in rallies, as they are defined in Article 20 of the International Sporting Code, may apply for an International Special Abilities Licence for Navigators for rallies as defined in Article 20 of the International Sporting Code.

The physical criteria to be met are the same as those required for the International Special Abilities Licence for Drivers.

The ability of the applicant to extricate himself from the vehicle in which he wishes to perform his role of navigator (or from a similar model) must be evaluated in accordance with the same criteria as those required for the Special Abilities Licence for Drivers.

Moreover, in all cases, the applicant will have to succeed in carrying out the following exercises, in the order in which they are listed:

- Passenger door blocked; driver also on board; exit the vehicle as soon as possible by climbing over the driver;
- Place the SOS panel on the roof;
- Place the red triangle approximately 50 metres to the rear of the vehicle;
- Help the driver (presumed to be injured) to extricate himself from the vehicle;
- Retrieve the SOS panel and wave it behind the vehicle.

The driving test and dealing with technical problems do not concern navigators with special abilities.

Once it has received a medical opinion, the ASN will have the final say on whether to issue or refuse the International Special Abilities Licence for Navigators.

11. Practice of motor sport for holders of a Special Abilities Licence

11.1 Holders of an International Special Abilities Licence for Drivers may only participate in competitions in which a separate start

où les départs sont donnés séparément à chaque concurrent. Leur participation est soumise à l'autorisation de l'ASN où se déroule la compétition.

- 11.2** Toutefois, et sous réserve de respecter les conditions énumérées dans l'Article 10.1, certains titulaires de la Licence Internationale « Pilote » pour Capacités Spéciales pourront participer à des compétitions internationales sur circuit, avec départ groupé.

La demande d'une telle dérogation pourra être faite aux conditions suivantes :

- soit il s'agit de pilotes ayant figuré sur une liste de pilotes prioritaires ou de pilotes classés de la FIA, ou ayant été titulaires d'une Superlicence, ou dotés d'un important palmarès en compétition automobile, et qui restent capables, malgré leur présent état, de performances comparables à celles qui étaient les leurs avant la nécessité pour eux d'acquiescer une licence pour capacités spéciales ;
- soit il s'agit de licenciés « capacités spéciales » lauréats d'une école de pilotage homologuée reconnue par l'ASN, et capables de performances égales à celles des autres pilotes issus de la même école.

Toute demande de dérogation devra être présentée par le pilote à l'ASN qui lui a délivré sa licence, laquelle enverra cette dernière à la FIA. Elle sera soumise à l'agrément de la Commission Médicale et de la Commission de la Sécurité. En cas de désaccord entre ces deux commissions, le Conseil Mondial tranchera.

- 11.3** Au cours de toute compétition à laquelle participe(nt) un ou plusieurs titulaires d'une licence « pilote » pour capacités spéciales, les services de secours devront être informés de son/ leurs numéro(s) de course.

12. Licences pour les compétitions comptant pour la Coupe des Energies Alternatives de la FIA

Les degrés de licences ci-après sont requis pour les compétitions comptant pour la Coupe des Energies Alternatives de la FIA :

- Les licences de Degrés A, B, C et D sont valables pour les compétitions pour véhicules à énergie solaire (Catégorie I et Classe Olympia).
- Les licences de Degrés A, B, C et D sont valables pour les Tests de conduite et les compétitions hors vitesse telles que les «Eco-Rallies» (Catégories III, IIIA, VI, VII et VIII).
- Les licences de Degrés A, B et C sont valables pour les compétitions de vitesse (Catégories II, III, IV, V, VI, VII et VIII).
- La licence de Degré R est valable uniquement pour les compétitions sur route avec départs individuels (Catégories I, II, III, IIIA, IV, V, VI, VII, VIII et Classe Olympia).

CHAPITRE II - RÈGLEMENT POUR LE CONTRÔLE MÉDICAL DES PILOTES

Dans le but de régler les questions pouvant résulter de l'application du présent règlement, toute ASN devrait pouvoir disposer d'une Commission Médicale Nationale ou à défaut d'un médecin référent possédant des connaissances suffisantes en médecine du sport et en particulier concernant les problèmes propres au sport automobile.

1. Visite médicale annuelle d'aptitude

1.1 Champ d'application du contrôle médical

L'ensemble des examens décrits dans le présent chapitre :

- est nécessaire et suffisant pour satisfaire aux exigences médicales liées à la délivrance d'une licence internationale de pilote de la FIA.
- est fortement conseillé pour l'obtention d'une licence nationale de pilote.

Cette visite médicale devra avoir été réalisée par un docteur en

is given to each competitor. Their participation is subject to the agreement of the ASN of the country of the competition.

- 11.2** Nevertheless, and subject to compliance with the conditions of issue stated in Article 10.1, certain holders of the International Special Abilities Licence for Drivers may take part in international circuit competitions, with a grouped start.

Such a dispensation may be applied for if:

- either the licence-holders were included on an FIA seeded or graded drivers list, were formerly Super Licence holders, or have proved considerable accomplishments in competition driving and, in spite of their current condition, are still able to perform as well as they could before it became necessary for them to acquire a Special Abilities Licence;
- or the licence-holders are drivers with special abilities who have graduated from a homologated driving school recognised by the ASN and are capable of attaining a performance equal to that of the other drivers from the same school.

Any request for special dispensations must be submitted by the driver to the ASN which issued his licence, which will forward it to the FIA. It will be subject to the approval of the Medical Commission and the Safety Commission. In the event of a disagreement between these two commissions, the World Council will decide.

- 11.3** During any competition in which one or more holders of a Special Abilities Licence for Drivers are taking part, the rescue services must be informed of these drivers' racing numbers.

12. Licence for competitions counting towards the FIA Alternative Energies Cup

The following grades of licences are required for competitions counting towards the FIA Alternative Energies Cup:

- Grades A, B, C and D licences are valid for Solar Car competitions (Category I and Olympia Class).
- Grades A, B, C and D licences are valid for Driving Test and non-speed competitions such as "Eco-Rallies" (Categories III, IIIA, VI, VII & VIII).
- Grades A, B and C licences are valid for speed competitions (Categories II, III, IV, V, VI, VII and VIII).
- Also, the Grade R licence is valid only for road competitions with individual starts (Categories I, II, III, IIIA, IV, V, VI, VII, VIII and Olympia Class).

CHAPTER II - REGULATIONS FOR THE MEDICAL EXAMINATION OF DRIVERS

With the aim of resolving any issues that might result from the application of the present regulations, any ASN should have at its disposal a national medical commission or, failing that, a consulting physician with sufficient knowledge of sports medicine and in particular of the problems specific to motor sport.

1. Annual medical visit for aptitude

1.1 Field of application of the medical control

Taken together, the examinations described in the present chapter:

- are necessary and sufficient to satisfy the medical requirements for the issuing of an FIA international driver's licence.
- are strongly recommended for the granting of a national driver's licence.

This medical visit must have been carried out by a doctor of

médecine autorisé à exercer dans le pays qui délivre la licence, moins de 3 mois avant que la demande d'une licence de pilote ne soit déposée. Le cas échéant, l'ASN peut prévoir des conditions particulières.

Elle comporte :

- un interrogatoire écrit portant sur les antécédents familiaux, personnels (médicaux, chirurgicaux, traumatologiques), sur l'existence de maladies ou infections concomitantes, sur la prise éventuelle de médicaments ;
- un examen clinique complet comportant en particulier :
 - un examen d'aptitude cardiovasculaire ;
 - un examen de la vue ;
 - une évaluation de l'appareil locomoteur.

1.2 Un examen d'aptitude cardiovasculaire

- dans tous les cas, la prise de la pression artérielle ;
- pour les moins de 45 ans, un électro-cardiogramme 12 dérivations tous les deux ans ;
- à partir de 45 ans, voire plus tôt si nécessaire, et tous les trois ans, il sera demandé une consultation auprès d'un médecin spécialiste en cardiologie. Si ce médecin le juge utile, en fonction des symptômes et des signes éventuels, il pourra demander d'autres investigations notamment une épreuve d'effort.

1.3 Un examen de la vue

Pour la première année de délivrance d'une licence internationale, il doit être certifié après contrôle par un ophtalmologiste qualifié ou toute personne qualifiée pour réaliser les tests selon la législation du pays concerné. Le port de lentilles n'est pas autorisé pendant cet examen de la vue ; le cas échéant, le pilote devra porter ses lunettes pour ce contrôle.

a) acuité visuelle :

- i) avant ou après correction, au moins 9/10ème pour chaque œil, ou 8/10ème un œil avec 10/10ème pour l'autre ;
- ii) tout sujet ayant une acuité visuelle diminuée mais non nulle et non améliorable portant sur un seul œil mais ayant obligatoirement une vision controlatérale corrigée ou non, égale ou supérieure à 10/10ème, peut obtenir une licence de pilote sous les conditions suivantes :
 - conformité avec les points b, c, et d ci-après ;
 - état du fond de l'œil excluant une rétinopathie pigmentaire ;
 - toute lésion, ancienne ou congénitale, sera strictement unilatérale.

b) vision des couleurs : normale (méthode pour l'analyser : la Table d'Ishihara ou un test de dépistage analogue). En cas d'anomalie, recours au test de Farnsworth «Panel D15» ou à un système analogue. Dans tous les cas, il ne doit pas y avoir de risque d'erreur dans la perception des couleurs des drapeaux utilisés lors des compétitions internationales.

c) champ de vision statique : de 120° au minimum ; les 20° centraux doivent être indemnes de toute altération. Une périmétrie doit être effectuée.

d) vision stéréoscopique : fonctionnelle. En cas d'anomalie, recours aux tests de Wirth, de Bagolini (verres striés) ou tests analogues.

e) correction de la vision : les verres de contact sont admis à condition :

- qu'ils aient été portés depuis au moins 12 mois et chaque jour pendant une durée significative.
- et que l'ophtalmologiste les certifie appropriés à la course automobile.

1.3.1 En cas de maladie oculaire aiguë impliquant une perte durable de la vue ou des altérations durables du champ visuel, une période minimale de deux ans est nécessaire avant d'envisager

medicine authorised to practise in the country which issues the licence, less than 3 months before the application for a driver's licence is submitted. Where appropriate, the ASN may lay down special conditions.

It includes:

- a written questionnaire concerning family history, personal history (medical, surgical, traumatological), the existence of concomitant diseases or infections, and the use of any medication;
- a full clinical examination including in particular:
 - a cardiovascular aptitude examination;
 - an eye test;
 - an evaluation of the musculoskeletal system.

1.2 Cardiovascular aptitude examination

- in all cases, blood pressure is taken;
- for subjects under 45, a 12-lead electrocardiogram every two years;
- from the age of 45 years, or earlier if necessary, and every three years, a consultation with a cardiologist specialist will be requested. If this doctor deems it useful, depending on the possible symptoms and signs, he may ask for further investigations including a stress test.

1.3 Eye test

For the first year that an international licence is issued, the following must be certified after a control by a qualified ophthalmologist or any person qualified to perform the tests according to the legislation of the country concerned. It is not authorised to wear contact lenses during this vision examination; if required, the driver must wear his spectacles for this control.

a) visual acuity:

- i) before or after correction, at least 9/10 for each eye, or 8/10 for one eye and 10/10 for the other;
- ii) any subject whose visual acuity in one eye only is diminished but not totally absent and cannot be improved and who necessarily has contralateral vision, whether corrected or not, equal to or greater than 10/10, may obtain a driver's licence under the following conditions:
 - conformity with points b, c and d below;
 - condition of the fundus excluding pigmentary retinal damage,
 - any old or congenital damage shall be strictly unilateral.

b) colour vision: normal (method of analysis: the Ishihara Table or an analogous screening test). In case of any anomaly, recourse to the Farnsworth test "Panel D15" or to an analogous system. In every case, there must be no risk of any errors in the perception of the colours of the flags used in international competitions.

c) static field of vision: at least 120°; the central 20° must be free from any alteration. A perimetry must be carried out.

d) stereoscopic vision: functional. In case of doubt it must be assessed using Wirth, Bagolini (striated lenses) or similar tests.

e) sight correction: the wearing of contact lenses is permitted provided that:

- these shall have been worn for at least 12 months and for a significant period every day.
- they are certified as satisfactory for motor racing by the ophthalmic specialist who supplied them.

1.3.1 In the case of an acute ocular disease inducing long-term visual loss or long-term visual field alterations, a minimum period of two years is necessary before considering the driver for

la possibilité, pour le conducteur, d'une autre évaluation ophtalmologique. Dans ce cas, des tests ophtalmologiques approfondis comprenant un champ visuel et une stéréovision doivent être réalisés. Il est également suggéré d'effectuer un test en temps réel sur circuit, si possible.
Les décisions devraient être prises au cas par cas.

1.4 Mobilité des articulations, amplitude des mouvements, inventaire des amputations et leurs appareillages éventuels, inventaire des troubles sensoriels et moteurs

Sont compatibles avec l'obtention d'une licence internationale :

- les amputations des doigts de la main si la faculté de préhension est satisfaisante (à droite comme à gauche) ;
- les prothèses des membres, si le résultat fonctionnel est égal ou proche de la normale ;
- une limitation fonctionnelle des grandes articulations inférieure à 50 %.

1.5 Liste nominative des affections et infirmités incompatibles avec la compétition automobile ou nécessitant un avis médical par une instance spécifique

1.5.1 Contre-indication absolue

- épilepsie, sous traitement ou non, avec manifestations cliniques constatées pendant les 10 dernières années ;
- tout problème cardiovasculaire avec risque de mort subite ;
- cécité monoculaire.

La situation des pilotes atteints de cécité monoculaire actuellement détenteurs d'une licence internationale sera examinée au cas par cas par la Commission Médicale de la FIA.

D'autre part, pour tout problème relevant d'une des contre-indications mentionnées ci-dessus, la Commission Médicale de la FIA pourra, éventuellement, et pour chaque dossier présenté, s'entourer de l'avis d'un comité d'experts.

1.5.2 Contre-indications pour une licence standard permettant cependant de postuler pour l'attribution d'une licence pour capacités spéciales (voir Chapitre I, Article 10 de la présente Annexe)

- toutes les limitations articulaires, les amputations, les prothèses ne répondant pas aux critères définis à l'Article 1.4
- les principaux troubles sensitivomoteurs centraux ou périphériques (monoplégie, hémiplégie, paraplégie, etc.)

1.5.3 Affections ou infirmités nécessitant l'avis médical d'une instance agréée par l'ASN (Commission Médicale, ou en son absence, médecin agréé par l'ASN) :

- le diabète traité par insuline ou sulfamides hypoglycémiant, sous condition que soit soumis à l'instance médicale agréée par l'ASN un document confidentiel prouvant le suivi régulier de l'intéressé et indiquant la nature de son traitement, et que l'attestation médicale d'aptitude (voir l'Article 1.8) porte la mention « surveillance médicale nécessaire » ;
- tout état cardiaque ou artériel pathologique ;
- toutes conditions psychologiques dont le trouble déficitaire de l'attention avec hyperactivité (TDAH) pouvant entraîner des troubles du comportement et nécessitant une prise en charge spécialisée ;
- tout problème de santé pouvant avoir, en raison de sa nature ou des traitements requis, des conséquences néfastes pour la pratique du sport automobile, y compris en cas d'accident.

1.6 Formulaire d'examen médical

Dans chaque pays, suivant la législation ou les usages locaux, l'ASN doit créer et imprimer :

- i) une fiche de questionnaire médical,
- ii) un formulaire médical.

Ces documents, conformes aux exigences du présent règlement, seront distribués à tous les demandeurs de licence.

further ophthalmological assessment. In this case, specialised ophthalmological tests, including tests on his field of vision and stereoscopic vision, must be carried out. It is also suggested that, wherever possible, a real-time test be carried out at the circuit.

These decisions should be made on a case-by-case basis.

1.4 Mobility of the articulations, amplitude of movements, inventory of amputations and possible prostheses, inventory of sensory and motor disorders

The following are compatible with the granting of an international licence:

- amputations of fingers, where the gripping function in both hands is unimpaired;
- prosthetic limbs, if the functional result is equal or near to normal;
- free movement of the limbs impeded by less than 50%.

1.5 List of illnesses and disabilities incompatible with the practice of motor sport or requiring a medical assessment by a specific body

1.5.1 Absolutely excluded

- epilepsy, under treatment or not, with clinical manifestations confirmed during the 10 previous years,
- any cardiovascular problem with risk of sudden death,
- blindness in one eye.

The situation of those drivers suffering from monocular blindness who currently hold an international licence will be examined on a case-by-case basis by the FIA Medical Commission.

In addition, for every problem arising from one of the exclusions mentioned above, the FIA Medical Commission may, if it so desires, and for each dossier submitted, seek the opinion of a committee of experts.

1.5.2 Conditions incompatible for the granting of a standard licence that do, however, permit an application for a Special Abilities Licence (see Chapter I, Article 10 of the present Appendix)

- all limitations of the articulations, amputations and prosthetic limbs which do not satisfy the criteria defined in Article 1.4
- major central or peripheral sensor-motor malfunction (monoplegia, hemiplegia, paraplegia, etc.)

1.5.3 Illnesses or disabilities requiring a medical assessment by a body approved by the ASN (Medical Commission, or in its absence, a doctor approved by the ASN):

- diabetes being treated with insulin or sulfonylureas, on condition that a confidential document proving the regular supervision of the party concerned and indicating the nature of his treatment is submitted to the medical body approved by the ASN and that the medical certificate of aptitude (see Article 1.8) bears the wording "medical supervision necessary";
- any abnormal cardiac or arterial condition;
- all psychological conditions including Attention Deficit Hyperactivity Disorder (ADHD) liable to lead to behavioural problems and requiring a specialised care;
- any health problem that might, because of its nature or the treatment required, result in consequences that are harmful to participation in motor sport including in case of an accident.

1.6 Medical examination form

In each country, the ASN, in accordance with local legislation or customs, must draw up and print:

- i) a medical questionnaire,
- ii) a medical form.

In accordance with the requirements of the present regulations, these documents will be distributed to all applicants for a licence.

1.6.1 Questionnaire médical

Il sera signé par le pilote concerné.

Une proposition pour sa rédaction est disponible auprès de la FIA.

1.6.2 Formulaire médical

Le formulaire médical doit comporter :

- les informations nécessaires pour le médecin examinateur (une proposition pour sa rédaction est disponible auprès de la FIA),
- en totalité, les informations suivantes :
 - la taille et le poids du sujet,
 - la nature du groupe sanguin et du facteur rhésus dans les pays où la loi l'exige,
 - les allergies éventuelles, médicamenteuses ou autres,
 - la date de la dernière vaccination antitétanique,
 - les résultats chiffrés de l'étude de l'appareil locomoteur,
 - les résultats chiffrés de l'étude de la vue,
 - les valeurs de la tension artérielle et l'indication que les examens complémentaires (ECG simple ou épreuve d'effort) ont été pratiqués selon l'âge et le cas.

Dans les pays où la loi l'exige et où les usages l'imposent, le formulaire médical national peut comporter la prescription d'examen supplémentaires. Il sera signé, au-dessus du timbre de l'ASN, par le médecin qui a effectué le contrôle médical.

Au bas du formulaire médical, l'intéressé devra signer une déclaration dans laquelle il sera précisé :

- qu'il a informé exactement le médecin de son état de santé actuel et de ses antécédents ;
- qu'il s'engage à ne pas faire usage de substances figurant sur la liste des substances et méthodes interdites de l'Agence Mondiale Antidopage ;
- qu'il s'engage à prévenir rapidement son ASN de tout changement significatif de son état de santé :
 - au plan médical, en incluant les médicaments administrés pour une durée supérieure à 3 semaines,
 - au plan traumatologique, que l'accident soit suivi ou non d'un arrêt de travail, et qu'il soit lié ou non à la pratique du sport automobile.

1.6.3 Devenir du formulaire médical et du questionnaire

Ces documents seront conservés par les ASN, en observant les règles du respect du secret médical.

Toutefois, dans le but d'établir un fichier informatique sécurisé à la disposition des médecins intervenant en sport automobile à l'occasion d'un accident ou d'une maladie intercurrente, une copie pourrait être demandée par la FIA. Les catégories de pilotes concernés seront fixées ultérieurement par la Commission Médicale de la FIA.

1.7 Devoir du médecin qui effectue l'examen

Le médecin qui effectue l'examen médical d'aptitude devra obligatoirement utiliser et remplir entièrement le formulaire médical national remis par le candidat. Ce dernier devra aussitôt renvoyer ce document à l'ASN compétente. La décision d'aptitude ou d'inaptitude sera prise par le docteur en médecine qui a pratiqué l'examen.

Il pourra éventuellement demander l'avis de l'instance agréée par l'ASN (Commission Médicale Nationale ou médecin agréé).

1.8 Attestation d'aptitude médicale

Chaque licence internationale devra être accompagnée de l'attestation d'aptitude médicale ci-dessous :

- soit à son verso,
- soit sur document attenant.

Apte à la pratique du sport automobile suivant les normes médicales de la FIA :

Date :

1.6.1 Medical questionnaire

It will be signed by the driver concerned.

The proposed wording of this questionnaire is available from the FIA.

1.6.2 Medical form

The medical form must include:

- the information necessary for the examining doctor (the proposed wording is available from the FIA),
- the following information in full:
 - the height and weight of the subject,
 - the nature of the blood group and the Rh factor in those countries where this is required by law,
 - any allergies, whether to medication or other,
 - the date of the last anti-tetanus vaccination,
 - the results, with figures, of the evaluation of the musculoskeletal system,
 - the results, with figures, of the eye test,
 - the blood pressure values and a statement that the further examinations (simple ECG or stress test, depending on the age and the case) have been carried out.

In those countries where laws or customs so demand, the national medical form may prescribe additional tests. It will be signed, above the stamp of the ASN, by the doctor who carried out the medical control.

At the foot of the medical form, the applicant must sign a declaration stating that:

- the information given to the doctor regarding his present state of health and previous medical history is correct,
- he undertakes not to use any substance included on the World Anti-Doping Agency list of prohibited substances and methods:
- he undertakes to advise his ASN without delay of any significant change in his state of health:
 - from a medical point of view, including any medication being taken for more than three weeks,
 - from a traumatology point of view, whether or not the accident is followed by a period of work and whether or not it is linked to the practice of motor sport.

1.6.3 Destination of the medical form and questionnaire

These documents will be kept by the ASNs, observing the rules on respecting medical confidentiality.

However, with the aim of creating a secure computer file, to be made available to the doctors intervening in motor sport on the occasion of an accident or an intercurrent disease, a copy may be requested by the FIA. The categories of drivers concerned will be determined in due course by the FIA Medical Commission.

1.7 Duties of the doctor carrying out the examination

The doctor responsible for carrying out the medical aptitude test is obliged to use the national medical form presented by the applicant, filling in all the necessary details. The applicant must then immediately send this document to the relevant ASN.

The decision as to fitness or unfitness shall be taken by the doctor who conducted the examination.

This doctor may request the opinion of the body approved by the ASN (National Medical Commission or approved doctor).

1.8 Medical certificate of aptitude

Each international licence must be accompanied by a medical certificate of aptitude as hereunder:

- either on the back of the licence,
- or on an attached document.

Apt for the practice of motor sport, according to the FIA medical standards:

Date:

	Vue corrigée (verres ou lentilles) Surveillance médicale particulière	OUI OUI	NON NON	Corrected eyesight (glasses or lenses) Special medical supervision	YES YES	NO NO
1.9	Diffusion du règlement En sus des documents dont elles ont la charge, il est demandé aux ASN de diffuser auprès des médecins examinateurs la présente réglementation ou d'indiquer sur la demande de licence un site informatique où la trouver.			1.9 Distribution of the regulations In addition to the documents which are in their care, the ASNs are requested to distribute the present regulations to the examining doctors or to indicate on the licence application a computer website where they may be found.		
2.	Contrôle médical aux compétitions La prise de connaissance de l'attestation d'aptitude médicale par le Médecin-Chef d'une compétition peut remplacer la visite préliminaire exigée dans certains cas. D'autre part, à n'importe quel moment d'une compétition ou à son issue, le Médecin-Chef, le Délégué Médical FIA, s'il est présent, ou le Directeur de Course peut exiger un examen médical, que le comportement du pilote concerné le justifie ou non. Les autorités sportives prendront les décisions qui s'imposent après avis du Médecin-Chef et du Délégué Médical FIA s'il est présent. Cet examen peut, le cas échéant, s'accompagner d'un alcootest.			2. Medical control at competitions Verification of the medical certificate of aptitude by the Chief Medical Officer for the competition may replace the preliminary visit required in certain cases. Furthermore, at any time during a competition or after the finish, the Chief Medical Officer, the FIA Medical Delegate if present or the Clerk of the Course may demand that a medical examination of a driver be carried out, regardless of whether his behaviour warrants it. The sporting authorities will take whatever decisions are necessary following the report by the Chief Medical Officer and the FIA Medical Delegate if present. This examination may include, if appropriate, a test for alcohol.		
2.1	Examen neurométrique Les pilotes engagés dans un Championnat du Monde de la FIA pourront être soumis à un examen neurométrique. Les modalités de cet examen sont placées sous la responsabilité du Délégué Médical de la FIA du championnat concerné. Les données confidentielles récupérées seront utilisées à des fins comparatives.			2.1 Neurometric testing Drivers entered in an FIA World Championship may undergo neurometric testing. The methods of such testing are the responsibility of the FIA Medical Delegate of the championship concerned. The confidential data obtained shall be used for comparative purposes.		
2.2	Procédure après un accident, un problème physique ou tout problème de santé			2.2 Procedure following an accident, physical disorder or any health problem		
2.2.1	PROCÉDURE EN COMPÉTITION - à la suite d'un accident, d'un problème physique ou d'un problème de santé survenu en compétition (si le diagnostic a été posé ultérieurement, voir article 2.2.2)			2.2.1 IN-COMPETITION PROCEDURE - following an accident, physical disorder or health problem experienced in competition (if the diagnosis was made at a later stage, see Article 2.2.2)		
a)	Responsabilité du pilote Le pilote (ou ses proches en cas de force majeure) a la responsabilité d'informer sans délai le Médecin-Chef et le médecin en charge de la série ou du championnat de tout problème physique ou de santé (sauf absolument mineur).			a) Responsibility of the driver The driver (or his relatives in case of force majeure) is responsible for informing the Chief Medical Officer and the doctor in charge of the series or championship of any health problems (unless entirely benign) without delay.		
	Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC : <i>Informez également le Délégué Médical FIA (par e-mail) et la FIA (medical@fia.com).</i>			Particular measures for F1, WEC, WorldRX and WRC: <i>Also notify the FIA Medical Delegate (by email) and the FIA (medical@fia.com).</i>		
b)	Examen médical de contrôle Un examen médical de contrôle peut être demandé à tout moment et être pratiqué par : - le Médecin-Chef ; ou - le Délégué Médical FIA ou le médecin en charge de la série ou du championnat, s'il est présent. Le pilote concerné a l'obligation de se soumettre à cet examen et l'équipe du pilote en sera avisée par le Médecin-Chef ou, s'il est présent, par le Délégué Médical FIA.			b) Medical check-up A medical check-up may be requested and carried out at any time by: - the Chief Medical Officer; or - the FIA Medical Delegate or the doctor in charge of the series or championship, if present. It is mandatory for the driver concerned to undergo this check-up and the driver's team will be informed about it by the Chief Medical Officer or the FIA Medical Delegate, if present.		
c)	Décision suite à l'examen Le médecin ayant demandé et pratiqué l'examen décidera : - soit d'autoriser le pilote à poursuivre la compétition concernée ; - soit de ne pas autoriser le pilote à poursuivre la compétition concernée et de demander une visite de réintégration.			c) Decision following the check-up The doctor who requested and carried out the check-up will decide: - either to authorise the driver to continue the competition concerned; or - to forbid the driver from continuing the competition concerned and to request a reintegration examination.		
d)	Suivi à effectuer lorsqu'une visite de réintégration aura été demandée			d) Follow-up to be undertaken when a reintegration examination has been requested		
	Par le Médecin-Chef de la compétition où l'accident/le problème est survenu : - Aviser l'ASN du pilote de l'accident/du problème survenu et du			By the Chief Medical Officer of the competition in which the accident/problem occurred: - Inform the ASN of the driver of the accident/problem and that		

fait qu'une visite de réintégration a été demandée.

- Lorsque le pilote a été transféré à l'hôpital, informer l'ASN du pilote de l'évolution de son état de santé.

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC :

Informez également en temps réel le Délégué Médical FIA (par e-mail) et la FIA (medical@fia.com).

Par le pilote (ou ses proches en cas de force majeure) :

- Informer son ASN, le Médecin-Chef de la compétition où l'accident/le problème est survenu et le médecin en charge de la série ou du championnat de l'évolution de son état de santé en leur transmettant des informations claires et exhaustives, y compris imagerie.
- Transmettre aussi ces informations au Médecin-Chef de la prochaine compétition internationale à laquelle il souhaite participer et l'informer de la nécessité de réaliser une visite de réintégration (pour obtenir les coordonnées du Médecin-Chef, contacter l'ASN du pays dans lequel la compétition se déroulera et en dernier recours la FIA (medical@fia.com)).

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC :

Informez également en temps réel le Délégué Médical FIA (par e-mail) et la FIA (medical@fia.com).

- S'abstenir de participer à toute compétition automobile inscrite au Calendrier International de la FIA tant que la visite de réintégration n'aura pas été passée avec succès.

Par l'ASN du pilote :

- Au vu des informations et documents reçus par le pilote, et éventuellement après avoir organisé un examen médical, fournir au pilote, lorsqu'elle considérera qu'il a suffisamment récupéré, un document confirmant qu'elle a suivi le cas et qu'elle approuve le retour à la compétition du pilote concerné sous réserve d'une visite de réintégration réussie par le Médecin-Chef de la prochaine compétition internationale à laquelle il participera.
- S'assurer que le pilote a informé le Médecin-Chef de la prochaine compétition internationale à laquelle il compte participer de son état de santé et de la nécessité d'organiser une visite de réintégration.
- En cas d'accident grave, compléter la section médicale de la World Accident Database (<http://www.fia.com/fia-world-accident-database>), puis compléter ultérieurement les informations concernant l'évolution de l'état de santé du pilote.

Par le Médecin-Chef de la prochaine compétition internationale à laquelle le pilote participera :

- Faire passer au pilote une visite de réintégration sur présentation d'un document de l'ASN du pilote confirmant que l'ASN approuve son retour à la compétition sous réserve d'une visite de réintégration réussie par le Médecin-Chef de la prochaine compétition internationale à laquelle le pilote participera.

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC :

La visite de réintégration sera menée conjointement avec

a reintegration examination has been requested.

- When the driver has been transferred to hospital, inform the ASN of the driver of developments in his health condition.

Particular measures for F1, WEC, WorldRX and WRC:

Also notify the FIA Medical Delegate (by email) and the FIA (medical@fia.com) in real time.

By the driver (or his relatives in case of force majeure):

- Inform his ASN, the Chief Medical Officer of the competition in which the accident/problem occurred and the doctor in charge of the series or championship of developments in his health condition by enclosing clear and comprehensive information, including any imaging.
- In addition, send all this information to the Chief Medical Officer of the next international competition in which the driver wishes to take part and inform him of the requirement to carry out a reintegration examination (to obtain the contact details of the Chief Medical Officer, contact the ASN of the country in which the competition will be held or, failing that, the FIA (medical@fia.com)).

Particular measures for F1, WEC, WorldRX and WRC:

Also notify the FIA Medical Delegate (by email) and the FIA (medical@fia.com) in real time.

- Refrain from taking part in any motor sport competition registered on the FIA International Calendar until he has successfully passed the reintegration examination.

By the driver's ASN:

- Based on the information and documents received from the driver, and after having organised any necessary medical check-up, when it considers that the driver has recovered sufficiently, provide him with a document confirming that it has monitored the case and that it approves the return of the driver concerned to competition subject to his successfully passing the reintegration examination carried out by the Chief Medical Officer of the next international competition in which the driver will participate.
- Ensure that the driver has notified the Chief Medical Officer of the next international competition in which he intends to participate of his health condition and the requirement to organise a reintegration examination.
- In the event of a serious accident, complete the medical section of the World Accident Database (<http://www.fia.com/fia-world-accident-database>), then at a later stage complete the information concerning developments in the driver's health condition.

By the Chief Medical Officer of the next international competition in which the driver will participate:

- Require the driver to undergo a reintegration examination upon presentation of a document from the driver's ASN confirming that it approves his return to competition subject to his successfully passing the reintegration examination carried out by the Chief Medical Officer of the next international competition in which the driver will participate.

Particular measures for F1, WEC, WorldRX and WRC:

The reintegration examination will be carried out together

le Délégué Médical FIA à moins qu'elle n'ait été menée en amont sur une compétition internationale ne comptant pas pour un Championnat du Monde de la FIA.

2.2.2 PROCÉDURE HORS COMPÉTITION – Procédure à la suite d'un accident y compris domestique, d'un problème physique ou de tout problème de santé survenu ou diagnostiqué hors compétition

a) Responsabilité du pilote

Le pilote (ou ses proches en cas de force majeure) a la responsabilité d'informer sans délai son ASN de tout problème physique ou de santé (sauf absolument mineur) diagnostiqué hors compétition et de tout accident survenu – ou dont les conséquences ont été diagnostiquées - hors compétition.

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC :

Informez également le Délégué Médical FIA (par e-mail) et la FIA (medical@fia.com).

b) Décision de l'ASN ou du Délégué Médical FIA

Au vu des informations et documents reçus par le pilote, et éventuellement après avoir organisé un examen médical, l'ASN du pilote devra décider si le pilote doit, ou non, subir une visite de réintégration, et l'informer de sa décision.

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC :

L'ASN du pilote devra également informer sans délai le Délégué Médical FIA de sa décision.

Le Délégué Médical FIA pourra aussi demander une visite de réintégration s'il le considère justifié. La FIA informera alors le pilote.

c) Suivi à effectuer lorsqu'une visite de réintégration aura été demandée

Par le pilote :

- Informer son ASN de l'évolution de son état de santé en lui transmettant des informations claires et exhaustives, y compris imagerie.
- Transmettre aussi toutes ces informations au Médecin-Chef de la prochaine compétition internationale à laquelle il souhaite participer et l'informer de la nécessité de réaliser une visite de réintégration (pour obtenir les coordonnées du Médecin-Chef, contacter l'ASN du pays dans lequel la compétition se déroulera et en dernier recours la FIA (medical@fia.com)).

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC :

Informez également en temps réel le Délégué Médical FIA (par e-mail) et la FIA (medical@fia.com).

- S'abstenir de participer à toute compétition automobile inscrite au Calendrier International de la FIA tant que la visite de réintégration n'aura pas été passée avec succès.

Par l'ASN du pilote :

- Fournir au pilote, lorsqu'elle considérera qu'il a suffisamment récupéré, un document confirmant qu'elle a suivi le cas et qu'elle approuve le retour à la compétition du pilote concerné sous réserve d'une visite de réintégration réussie par le Médecin-Chef de la prochaine compétition internationale à laquelle le pilote participera.
- S'assurer que le pilote a informé le Médecin-Chef de la prochaine compétition internationale à laquelle il compte

with the FIA Medical Delegate unless conducted prior to an international competition that does not count towards an FIA World Championship.

2.2.2 OUT-OF-COMPETITION PROCEDURE – Procedure following an accident (including domestic accidents), physical problem or any health problem experienced or diagnosed out of competition

a) Responsibility of the driver

The driver (or his relatives in case of force majeure) is responsible for informing his ASN of any physical or health problem (unless entirely benign) diagnosed outside of competition, and of any accidents occurring – or whose effects are diagnosed - outside of competition.

Particular measures for F1, WEC, WorldRX and WRC:

Also notify the FIA Medical Delegate (by email) and the FIA (medical@fia.com).

b) Decision of the ASN or of the FIA Medical Delegate

Based on the information and documents received from the driver and after having organised any necessary medical check-up, the driver's ASN will have to decide whether or not the driver must undergo a reintegration examination and inform the driver of its decision.

Particular measures for F1, WEC, WorldRX and WRC:

The driver's ASN must also inform the FIA Medical Delegate of its decision without delay.

The FIA Medical Delegate may also request a reintegration examination if he considers it justified. The FIA will then inform the driver.

c) Follow-up to be undertaken when a reintegration examination has been requested

By the driver:

- Inform his ASN of developments in his health condition and provide it with clear and comprehensive information, including any imaging.
- In addition, send all this information to the Chief Medical Officer of the next international competition in which the driver wishes to take part and inform him of the requirement to carry out a reintegration examination (to obtain the contact details of the Chief Medical Officer, contact the ASN of the country in which the competition will be held or, failing that, the FIA (medical@fia.com)).

Particular measures for F1, WEC, WorldRX and WRC:

Also notify the FIA Medical Delegate (by email) and the FIA (medical@fia.com) in real time.

- Refrain from taking part in any motor sport competition registered on the FIA International Calendar until he has successfully passed the reintegration examination.

By the driver's ASN:

- Provide the driver with a document when it considers that the driver has recovered sufficiently, confirming that it has monitored the case and that it approves the return of the driver concerned to competition subject to his successfully passing the reintegration examination carried out by the Chief Medical Officer of the next international competition in which the driver will participate.
- Ensure that the driver has notified the Chief Medical Officer of the next international competition in which the driver intends

participer de son état de santé et de la nécessité d'organiser une visite de réintégration.

to participate of his health condition and the requirement to organise a reintegration examination.

Par le Médecin-Chef de la prochaine compétition internationale à laquelle le pilote participera:

By the Chief Medical Officer of the next international competition in which the driver will participate:

- Faire passer au pilote une visite de réintégration sur présentation d'un document de l'ASN du pilote confirmant que l'ASN approuve son retour à la compétition sous réserve d'une visite de réintégration réussie par le Médecin-Chef de la prochaine compétition internationale à laquelle le pilote participera.

- Require the driver to undergo a reintegration examination upon presentation of a document from the driver's ASN confirming that it approves his return to competition subject to his successfully passing the reintegration examination carried out by the Chief Medical Officer of the next international competition in which the driver will participate.

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC :

Particular measures for F1, WEC, WorldRX and WRC:

La visite de réintégration sera menée conjointement avec le Délégué Médical FIA à moins qu'elle n'ait été menée en amont sur une compétition internationale ne comptant pas pour un Championnat du Monde de la FIA.

The reintegration examination will be carried out together with the FIA Medical Delegate unless conducted prior to an international competition that does not count towards an FIA World Championship.

2.2.3 Sanctions en cas de manquement

2.2.3 Sanctions in the event of non-compliance

Tout manquement, par le pilote, à la procédure décrite aux Articles 2.2.1 et 2.2.2 pourra être signalé aux Commissaires Sportifs soit sur place durant l'épreuve, soit lors d'une prochaine compétition inscrite au Calendrier International de la FIA, afin qu'ils puissent prendre les décisions appropriées et infliger des pénalités si cela est jugé justifié.

Any failure on the part of the driver to comply with the procedure set out in Articles 2.2.1 and 2.2.2 may be notified to the Stewards, either onsite during an event or at a future competition registered on the FIA International Calendar, so that they can make the appropriate decisions and impose penalties if justified.

3. Organisation de la lutte antidopage

3. Organisation of the fight against doping

Le Règlement antidopage de la FIA vise à protéger le droit fondamental des pilotes de participer à des activités sportives exemptes de dopage, à promouvoir la santé et à garantir aux pilotes l'équité, la sécurité et l'égalité dans le sport automobile. Le règlement se trouve dans l'Annexe A du Code Sportif International.

The purposes of the FIA anti-doping regulations are to protect the drivers' fundamental right to participate in doping-free sport and thus promote health, fairness, equality and safety in motor sport.

The regulations are in Appendix A to the International Sporting Code.

4. Commission d'appel

4. Appeals commission

Dans chaque pays, une Commission Médicale nommée par l'ASN sera appelée à résoudre les éventuels conflits entre les médecins et les pilotes intéressés, en prenant pour base de discussion les Articles 1.3 et 1.4 du présent règlement.

In each country a Medical Commission nominated by the ASN will be called upon to settle any controversy arising between doctors and drivers, the conditions laid down in Articles 1.3 and 1.4 of the present regulations being taken as the basis for discussion.

Une épreuve de conduite en présence du médecin, membre de la Commission Médicale ou agréé par l'ASN, pourra éventuellement avoir lieu.

A driver may possibly be required to undergo an observed test drive in the presence of a doctor who is a member of the Medical Commission or approved by the National Sporting Authority.

Les conclusions de la Commission Nationale seront reconnues et acceptées dans tous les autres pays, sous la législation sportive de la FIA.

The decisions reached by the National Commission will be recognised in all other countries falling under the sporting jurisdiction of the FIA.

5. Réglementation des études physiologiques au cours des compétitions automobiles

5. Regulations for physiological studies during motor sport competitions

5.1 Remarques générales

5.1 General remarks

Les études physiologiques relèvent du domaine médical et peuvent se pratiquer, en tout ou en partie :

Physiological studies are considered to be of a medical nature and may be carried out, in whole or in part:

a) soit en dehors des lieux où se pratiquent les compétitions sportives et sous réserve qu'un accord volontaire et personnel des participants soit obtenu dans le strict respect des législations et réglementations applicables, elles ne sont pas soumises au règlement ci-dessous (6.2, 6.3 et 6.4) ;

a) either away from the sporting competition venues and if the voluntary and personal agreement of the participants is obtained in strict accordance with the provisions of the applicable legislation and regulations, they are not subject to the regulations below (6.2, 6.3 and 6.4);

b) soit au cours d'une compétition et/ou des essais qui la précèdent, et dans ce cas, en plus des règles d'accord direct telles qu'elles sont énoncées ci-dessus, elles ne doivent à aucun moment, et pour quelque raison que ce soit, entraver le déroulement normal de cette compétition ni gêner les concurrents et les pilotes non concernés. Elles doivent en conséquence se conformer au règlement ci-dessous (6.2, 6.3 et 6.4).

b) or during the actual running of a competition and/or the practice sessions that precede it; in this case, in addition to the direct rules of agreement as specified above, at no time and for no reason whatsoever must they interfere with the normal running of this competition and they must not disturb any competitors or drivers who are not involved. Consequently, they must be in conformity with the regulations specified below (6.2, 6.3 and 6.4).

5.2 Initiative de l'expérimentation

5.2 Initiative to conduct the experiment

L'initiative de l'expérimentation et le choix de son thème peuvent provenir :

The initiative to conduct the experiment and the choice of its research theme may come:

a) d'un médecin expérimentateur indépendant ou d'une personne morale ayant à sa disposition une équipe médicale compétente en la matière ;

a) from an independent research doctor or from a legal entity having at its disposal a medical team competent in the matter;

- b) d'une ASN, via sa Commission Médicale ;
- c) de la Commission Médicale FIA.

Note : pour b) ou c) les Commissions concernées désigneront le ou les médecin(s) expérimentateur(s).

5.3 Accords préalables

Aucune expérimentation envisagée dans le cadre d'une compétition ne peut être programmée sans l'accord préalable de la Commission Médicale compétente, à savoir :

- 5.3.1 Pour les compétitions nationales ou internationales hors Championnats du Monde de la FIA et se déroulant au cours d'une compétition dans le cadre géographique d'une seule ASN, l'accord de la Commission Médicale Nationale concernée est nécessaire et suffisant.
- 5.3.2 Pour toutes les expérimentations impliquant des pilotes ou des copilotes participant à un Championnat du Monde de la FIA et pour les expérimentations internationales hors Championnats du Monde de la FIA se déroulant au cours d'une compétition, mais programmées sur le territoire de plusieurs ASN, l'accord de la Commission Médicale de la FIA est obligatoire ; en conséquence, toute demande entrant dans ce cadre, qu'elle soit instruite ou non par une Commission Médicale Nationale, devra être transmise à la Commission Médicale de la FIA.

5.4 Conditions complémentaires exigées pour le déroulement « sur le terrain » d'une expérimentation physiologique à l'occasion d'une compétition et/ou des essais s'y rattachant :

Dans tous les cas doivent donner leur accord :

- l'ASN où se déroule l'expérimentation
- l'organisateur
- le Directeur de Course
- le Médecin-Chef
- pour les Championnats du Monde de la FIA, le Directeur d'Épreuve.

A cet effet, une demande écrite devra préciser :

- la teneur, l'encombrement et l'emplacement du matériel médical nécessaire à l'expérimentation ;
- le lieu et le temps nécessaire à l'expérimentation en précisant bien :
 - lors d'une compétition en circuit, si elle se déroule pendant les essais ou lors de la course ;
 - pour les rallyes, si elle se déroule pendant un parcours chronométré ou lors d'un parcours de liaison.
- le nombre de personnes qui composent l'équipe médicale d'expérimentation, y compris le personnel médical.

Pour les compétitions dotées d'un Délégué Médical de la FIA, cette demande écrite lui sera transmise pour information.

5.5 Utilisation des données scientifiques obtenues

Les travaux scientifiques restent l'entière propriété des médecins expérimentateurs ou, le cas échéant, d'une personne morale ayant à sa disposition une équipe médicale compétente en la matière.

- a) Ils sont donc entièrement libres d'en effectuer la diffusion de leur choix.
- b) Toutefois, ils s'engagent à communiquer les résultats à leur ASN et à la FIA.

- b) from an ASN, via its Medical Commission;
- c) from the FIA Medical Commission.

Note: for b) or c) the Commissions concerned shall appoint the research doctor(s).

5.3 Prior agreements

No experiment planned to be carried out during a competition may be arranged without the prior agreement of the competent Medical Commission, namely:

- 5.3.1 For national or international competitions outside the FIA World Championships and taking place during a competition within the geographic coverage area of a single ASN, the agreement of the national Medical Commission concerned is necessary and sufficient.
- 5.3.2 For all experiments involving drivers or co-drivers participating in an FIA World Championship and for international experiments outside the FIA World Championships, which take place over one competition but are scheduled to run on the territory of several ASNs, the agreement of the FIA Medical Commission is obligatory; consequently, any request falling within these parameters, whether commissioned by a National Medical Commission or not, must be sent to the FIA Medical Commission.

5.4 Additional conditions required for the normal running "in the field" of a physiological experiment during a competition and/or the associated practice sessions:

In all cases, the agreement of the following parties is required:

- the ASN in the territory in which the experiment takes place
- the Organiser
- the Race Director
- the Chief Medical Officer
- for the FIA World Championships, the Event Director.

To this end, a written request must specify:

- the type, the amount and the positioning of the medical equipment necessary for the experiment;
- the place of and the time needed for the experiment, clearly indicating:
 - for a circuit competition, whether it is to be carried out during the practice sessions or during the race itself;
 - for rallies, whether it is to be carried out during a timed stage or during a road section.
- the number of persons making up the medical research team, including the medical personnel.

For competitions in which an FIA Medical Delegate is present, this written request shall be sent to the latter for information.

5.5 Use of the scientific data obtained

The scientific work remains the sole property of the research doctors or, as the case may be, of a legal entity having at its disposal a medical team that is competent in the matter.

- a) They therefore have total freedom to distribute it as they choose.
- b) However, they shall undertake to communicate the results to their ASN and to the FIA.

CHAPITRE III - ÉQUIPEMENT DES PILOTES

1. Casques

1.1 Normes reconnue à utiliser avec le système de retenue frontale de la tête (RFT)

Lorsque l'utilisation d'un RFT, conformément à l'Article 3 ci-dessous,

CHAPTER III - DRIVERS' EQUIPMENT

1. Helmets

1.1 Recognised Standard to be used with Frontal Head Restraint system (FHR)

When the use of an FHR, according to Article 3 below, is

est obligatoire, les pilotes participant à des compétitions sur circuit, des courses de côte ou des épreuves spéciales de rallye, inscrites au Calendrier de la FIA, doivent porter un casque de protection homologué selon l'une des normes de la FIA ci-après :

- 8858-2002 ou 8858-2010 (Liste Technique N°41),
- 8859 (Liste Technique N°49),
- 8860-2004 ou 8860-2010 (Liste Technique N°33) ou
- 8860-2018 ou 8860-2018-ABP (Liste Technique N°(à préciser))

mandatory, drivers competing in circuit competitions, hill climbs or rally special stages, registered on the FIA Calendar, must wear crash helmets homologated to one of the following FIA standards:

- 8858-2002 or 8858-2010 (Technical List N°41),
- 8859 (Technical List N°49),
- 8860-2004 or 8860-2010 (Technical List N°33), or
- 8860-2018 or 8860-2018-ABP (Technical List N°TBD)

1.1.1 Les pilotes participant aux championnats énumérés ci-dessous doivent porter un casque conformément au tableau suivant :

1.1.1 Drivers participating in the championships listed below must wear a helmet in accordance with the following chart:

Championnat / Championship	Norme FIA / FIA standard
Championnat du Monde de Formule Un / <i>Formula One World Championship</i>	8860-2002, 8860-2010 ou/or 8860-2018-ABP
Formule 2 / <i>Formula 2</i>	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Formule 3 / <i>Formula 3</i>	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Formule E / <i>Formula E</i>	8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listé en tant que pilote de Priorité 1 / <i>FIA World Rally Championship, if listed as a Priority 1 driver</i>	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
WEC	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes / <i>FIA World Rallycross Championship, for all drivers</i>	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Coupe du Monde FIA GT / <i>FIA GT World Cup</i>	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
GP3	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP

En outre, tous les pilotes participant au Championnat du Monde de Formule Un de la FIA doivent :

- installer la plaque de renforcement de visière de F1 2011 lorsqu'ils portent un casque homologué selon la Norme FIA 8860-2004 ou 8860-2010 (Liste Technique N°33), ou
- porter un casque homologué selon la Norme FIA 8860-2018-ABP (Liste Technique N°(à préciser)).

In addition, all drivers taking part in the FIA Formula One World Championship must:

- fit the 2011 F1 Visor Reinforcement Panel when wearing a helmet homologated to the FIA Standard 8860-2004 or 8860-2010 (Technical List N°33), or
- wear a helmet homologated to the FIA Standard 8860-2018-ABP (Technical List N°TBD).

Il est fortement recommandé que tous les pilotes participant au Championnat du Monde des Rallyes ainsi qu'aux séries internationales pour lesquelles le règlement technique inclut des exigences en matière de structure de choc provenant du règlement technique de F3000 ou de Formule Un de la FIA portent des casques homologués selon la Norme FIA 8860 (Liste Technique N°33 ou Liste Technique N° (à préciser)).

It is strongly recommended that all drivers in the World Rally Championship, and in those international series for which the technical regulations include crash structure requirements from the FIA Formula One or F3000 technical regulations, wear helmets homologated to the FIA Standard 8860 (Technical List N°33 or Technical List N°(TBD)).

1.2 Norme reconnue à utiliser sans le système de retenue frontale de la tête (RFT)

Lorsque l'utilisation d'un RFT n'est pas obligatoire, les pilotes participant à des compétitions sur circuit, des courses de côte ou des épreuves spéciales de rallye, inscrites au Calendrier de la FIA, doivent porter un casque de protection homologué selon l'une des normes énumérées dans la Liste Technique de la FIA N° 25.

1.2 Recognised Standard to be used without Frontal Head Restraint system (FHR)

When the use of an FHR is not mandatory, drivers competing in circuit competitions, hill climbs or rally special stages, registered on the FIA Calendar, must wear crash helmets homologated to one of the standards listed in FIA Technical List N° 25.

1.3 Conditions d'utilisation

Les pilotes de voitures ouvertes doivent porter des casques intégraux, avec un protège-menton faisant partie intégrante de la structure du casque et conforme à une norme approuvée par la FIA. Cette mesure est recommandée pour les voitures ouvertes historiques et les voitures d'Autocross SuperBuggy, Buggy1600 et JuniorBuggy.

Les pellicules recouvrant les visières ne doivent pas être jetées

1.3 Conditions of use

Drivers of open cockpit cars must wear full-face helmets, of which the chin bar is an integral part of the helmet structure and is tested to an FIA-approved standard. This measure is recommended for historic open cockpit cars and Autocross SuperBuggy, Buggy1600 and Junior Buggy.

Any tear-offs attached to visors may not be thrown unnecessarily

inutilement sur la piste ou dans la voie des stands.

Les visières intégrales montées sur les casques intégraux figurant dans les Listes Techniques Nos 33, (à préciser), 41 et 49 doivent être étiquetées à l'aide d'un autocollant de la FIA. Les dates de mise en œuvre sont les suivantes :

- Les visières fabriquées à compter du 01.01.2016 doivent avoir un autocollant FIA.
- Les visières fabriquées avant le 31.12.2015 ne doivent pas nécessairement être étiquetées à l'aide d'un autocollant de la FIA et peuvent continuer d'être utilisées sans.

Les pilotes et les copilotes de voitures à habitacle fermé qui portent un casque intégral doivent pouvoir passer le test suivant ⁽¹⁾, afin de veiller à ce qu'il soit possible d'accéder de manière appropriée aux voies aériennes d'un pilote blessé :

- Le pilote est assis dans sa voiture, casqué et dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA en place, ceinture de sécurité bouclée.
- Aidé de deux secouristes, le Médecin-Chef de la compétition (ou, s'il est présent, le Délégué Médical de la FIA) doit pouvoir retirer le casque, la tête du pilote étant maintenue en permanence en position neutre.

En cas d'échec, le pilote devra porter un casque ouvert.

Les pilotes doivent contacter le Délégué Médical de la FIA ou le Médecin-Chef afin de réaliser le test ci-dessus avant le début de l'épreuve.

⁽¹⁾pour les voitures historiques, la conformité est recommandée.

1.4 Modifications

Un casque ne pourra pas être modifié par rapport à sa spécification de fabrication, sauf conformément aux instructions approuvées par le constructeur et l'un des organismes de normes spécifiés par la FIA, ayant certifié le modèle concerné. Toute autre modification rendra le casque inacceptable pour les exigences du présent Article 1.

1.5 Poids maximal et systèmes de communications

- Le poids des casques pourra être vérifié à tout moment pendant une compétition et ne devra pas dépasser 1900 g pour un casque intégral ou 1700 g pour un casque à face ouverte, tous accessoires et fixations compris.
- Les écouteurs radio montés dans le casque sont interdits dans toutes les compétitions sur circuit et les courses de côte, à l'exclusion des compétitions de Rallycross et d'Autocross (les écouteurs se plaçant dans l'oreille sont autorisés). Les demandes de dérogation, pour raisons médicales seulement, pourront être faites par l'intermédiaire de la Commission Médicale de l'ASN du pilote. L'installation d'un microphone ne pourra être faite que conformément aux dispositions de l'Article 1.3 ci-dessus.

1.6 Décoration

La peinture pouvant entrer en réaction avec le matériau de la coque du casque et influer sur son pouvoir de protection, le casque ne devrait être peint ou décoré que dans le respect des directives ou des restrictions éventuelles que le constructeur aurait émises, au moyen uniquement d'une peinture spécifiée par ce dernier (peintures acryliques séchant à l'air, laques polyuréthanes ou autres) et, de préférence, par un peintre ayant reçu son approbation. Ce point est tout particulièrement important pour les coques à moulage par injection, celles-ci ne se prêtant généralement pas à la peinture.

La coque destinée à être peinte devra être efficacement protégée, la peinture pénétrant à l'intérieur pouvant avoir une incidence sur la performance du rembourrage du casque.

Les peintures nécessitant un séchage par cuisson ne devraient pas être utilisées ; quel que soit le procédé, la température ne devrait pas dépasser le maximum précisé pour le conditionnement des casques dans la norme selon laquelle ils ont été approuvés.

Les directives du constructeur devraient également être consultées

onto the track or the pit lane.

Full visors fitted on the full face helmets which are listed in Technical Lists N°33, (TBD), 41 and 49 must be labelled with an FIA sticker. The implementation dates are:

- Visors manufactured as from 01.01.2016 must have an FIA sticker.
- Visors manufactured before 31.12.2015 do not have to be labelled with an FIA sticker and may still be used without one.

Drivers and co-drivers in closed cockpit cars who wear full-face helmets must be able to pass the following test⁽¹⁾, in order to ensure that appropriate access to the airway of an injured driver is possible:

- the driver is to be seated in his car, with helmet and FIA-approved head restraint in place and attached and safety harness buckled.
- with the help of two rescuers, the chief medical officer of the competition (or, if present, the FIA medical delegate), must be able to remove the helmet with the driver's head maintained permanently in a neutral position.

If this is impossible, the driver will be required to wear an open-face helmet.

Drivers must contact the FIA medical delegate or the Chief Medical Officer in order to carry out the above test before the start of the event.

⁽¹⁾for historic cars, compliance is recommended.

1.4 Modifications

No helmet may be modified from its specification as manufactured, except in compliance with instructions approved by the manufacturer and one of the FIA-listed standards organisations which certified the model concerned. Any other modification will render the helmet unacceptable for the requirements of the present Article 1.

1.5 Maximum weight and communications systems

- Helmet weights may be checked at any time during a competition and must not exceed 1900 g for a full-face type or 1700 g for an open-face type, including all accessories and attachments.
- Helmet-mounted radio speakers are prohibited in all circuit and hill-climb competitions, excluding Rallycross and Autocross competitions (earplug-type transducers are allowed). Applications for waivers, on medical grounds only, may be made through the driver's ASN's Medical Commission. The fitting of microphones may be done only in respect of Article 1.3 above.

1.6 Decoration

Paint can react with helmet shell material and affect its protective capacity; therefore, where a manufacturer provides guidelines or restrictions on the painting or decoration of helmets, these must be followed, using only paint specified by them (air drying acrylic, polyurethane enamel or others) and preferably a painter having their approval. This is particularly important for injection-moulded shells, which are not usually suitable for painting.

The shell being painted should be efficiently masked, as paint penetrating the interior can affect the performance of the helmet liner.

Paints requiring heat curing should not be used and any process should not exceed the maximum temperature of conditioning of the helmet in the standard to which it is approved.

The manufacturer's instructions should also be consulted for any

pour toute marque relative à l'utilisation d'autocollants ou de décalcomanies.

2. Vêtements résistant au feu

Lors des compétitions sur circuits, des courses de côte, des épreuves spéciales des rallyes et lors des secteurs sélectifs des compétitions tout-terrain, inscrites au Calendrier Sportif International, tous les pilotes et copilotes doivent porter une combinaison ainsi que des gants (facultatifs pour les copilotes), des sous-vêtements longs, une cagoule, des chaussettes et des chaussures, homologués suivant la norme FIA 8856-2000 (Liste Technique N°27).

Pour le WRC, il est recommandé aux pilotes d'utiliser une cagoule homologuée conformément à la norme FIA 8856-2000 (Liste technique N° 27 – partie 2), permettant de réduire les charges transmises au cou du pilote au moment du retrait du casque.

Les utilisateurs doivent s'assurer que les vêtements ne sont pas trop serrés, car cela réduirait le niveau de protection. La cagoule doit être portée sous la combinaison de course. Le cou, les poignets et les chevilles doivent toujours être recouverts par au moins deux éléments de protection. La cagoule et le sous-vêtement supérieur se superposent sur au moins 3 cm autour du cou du pilote, sauf sur la ligne centrale avant où ils se superposent sur au moins 8 cm. Les broderies cousues directement sur la combinaison doivent être piquées uniquement sur la couche la plus à l'extérieur du vêtement, afin d'améliorer l'isolation thermique. Le matériau utilisé pour le fond (ou le support) des badges publicitaires ainsi que le fil utilisé pour les fixer sur la combinaison doivent être résistants aux flammes. L'impression sur les vêtements des pilotes doit être effectuée uniquement par le fabricant du produit et être résistante aux flammes et conforme à la norme ISO 15025. Elle ne doit pas réduire les performances de transmission de la chaleur tel que défini à l'Article 8.2 (voir Annexe I de la norme FIA 8856-2000 pour les exigences détaillées et autres recommandations aux utilisateurs).

Les pilotes de monoplaces participant à des courses avec départ arrêté doivent porter des gants d'une couleur très visible, contrastant avec la couleur prédominante de la voiture, afin que le pilote puisse clairement attirer l'attention du starter de la course en cas de difficultés.

Les substances qui pourront circuler dans tout système de refroidissement porté par un pilote sont limitées à l'eau ou l'air à la pression atmosphérique. Les systèmes à l'eau ne doivent pas nécessiter la saturation d'un vêtement pour fonctionner.

Pour les compétitions se déroulant sous de fortes chaleurs, il est recommandé d'utiliser un système de refroidissement (connecté par exemple à des sous-vêtements prévus à cet effet et homologués suivant la norme FIA 8856-2000).

A titre exceptionnel, les pilotes peuvent porter des vêtements de refroidissement qui ne sont pas homologués par la FIA. Ceux-ci sont toutefois en sus des sous-vêtements homologués obligatoires et doivent comprendre un vêtement de support certifié et étiqueté ISO 15025 ; les tubes doivent être certifiés et étiquetés ISO 17493 et ne doivent pas être en contact avec la peau du pilote. De plus, toute connexion avec un système à bord de la voiture doit être conforme à l'Article 5.8.6 de la norme FIA 8856-2000.

2.1 Dispositifs biométriques

Les pilotes peuvent porter un dispositif pour collecter des données biométriques pendant les courses.

- Si le dispositif biométrique est intégré dans un vêtement de protection homologué selon la Norme FIA 8856-2000, le vêtement doit être homologué selon les Normes FIA 8856-2000 et 8868-2018.

- Si le dispositif biométrique est un dispositif autonome, il doit être homologué selon la Norme FIA 8868-2018 uniquement. Ce dispositif doit être porté en plus du vêtement homologué selon la Norme FIA 8856-2000.

3. Système de Retenue Frontale de la Tête (RFT)

3.1 Lors des compétitions internationales, le port de tout dispositif

considerations on the use of stickers and transfers.

2. Flame-resistant clothing

In circuit competitions, hill-climbs, special stages of rallies and selective sections of cross-country competitions entered on the International Sporting Calendar, all drivers and co-drivers must wear overalls as well as gloves (optional for co-drivers), long underwear, a balaclava, socks and shoes homologated to the FIA 8856-2000 standard (Technical List N°27).

For the WRC, it is recommended that drivers use a balaclava homologated to FIA 8856-2000 standard (Technical List N°27 – part 2), which reduces the loads transmitted to the driver's neck while the helmet is being removed.

Users must ensure that garments are not too tight, as this reduces the level of protection. The balaclava must be worn under the racing suit. The neck, wrists and ankles shall always be covered by at least two articles of protective clothing. The balaclava and top underwear shall overlap by a minimum of 3 cm around the driver's neck, except at the front central line where they shall overlap by at least 8 cm.

Embroidery sewn directly onto the overalls shall be stitched onto the outermost layer only, for better heat insulation. Backing material of badges and thread used for affixing them to the overalls must be flameproof. Printing on drivers' clothing must be carried out only by the manufacturer of the product and must be flameproof and in conformity with the standard ISO 15025. It must not reduce heat transmission performance as defined in Article 8.2 (see Appendix 1 of the FIA 8856-2000 Standard for detailed requirements and instructions for use).

Drivers of single-seater cars in races with standing starts must wear gloves in a high-visibility colour which contrasts with the predominant colour of the car, so that the driver can clearly draw the attention of the race starter in case of difficulties.

Substances which may circulate in any cooling system worn by a driver are restricted to water, or air at atmospheric pressure. Water systems must not require the saturation of a garment in order to function.

For competitions taking place in extreme heat, it is recommended that a cooling system be used (connected, for example, to the underwear designed for that purpose and homologated according to the FIA 8856-2000 standard).

Exceptionally, driver cooling vests which are not FIA-homologated may be worn but shall be in addition to the mandatory homologated underwear. They must include a base garment certified and labelled to ISO 15025; any tubing must be certified and labelled to ISO 17493 and must not be in contact with the driver's skin, and any connection to an on-board system must comply with Article 5.8.6 of the FIA 8856-2000 standard.

2.1 Biometric Devices

Drivers may wear a device to collect biometric data during racing.

- If the biometric device is integrated into a protective garment homologated to FIA Standard 8856-2000, the garment shall be homologated to FIA Standards 8856-2000 and 8868-2018.

- If the biometric device is a stand-alone device, then the device must be homologated to FIA Standard 8868-2018 only. This device must be worn in addition to the garment homologated to FIA Standard 8856-2000.

3. Frontal Head Restraint (FHR)

3.1 The wearing in an international competition of any device

attaché au casque et destiné à protéger le cou ou la tête du pilote est interdit, à moins que le dispositif n'ait été homologué conformément à la Norme FIA 8858. Les systèmes RFT homologués figurent dans la Liste Technique FIA N° 29. L'angle minimum du col du HANS sera de 60° par rapport à l'horizontale.

Le rembourrage utilisé entre le pilote et l'armature du HANS® ne doit pas avoir une épaisseur supérieure à 15 mm lorsque le pilote est assis dans la voiture, entièrement équipé et harnais serré. Le rembourrage doit être recouvert d'un matériau résistant aux flammes conformément à la Norme ISO 15025 et il ne doit pas avoir une largeur supérieure à 8 mm de chaque côté de l'armature du HANS®.

Les systèmes RFT approuvés par la FIA doivent être portés par les pilotes et les copilotes dans toutes les compétitions internationales, avec les exceptions ou dispositions suivantes :

Le port d'un système RFT approuvé par la FIA est :

- a) obligatoire pour les voitures de la Formule 1 de la période G et suivantes, sauf dérogation écrite accordée par la Commission de la Sécurité de la FIA ;
- b) recommandé pour les autres voitures historiques ;
- c) pas obligatoire pour les catégories de véhicules à énergies alternatives suivantes : I, III, IIIA, IV, V Karts électriques, VII et VIII ;
- d) recommandé pour les catégories de véhicules à énergies alternatives II, V Voitures et VI avec passeport technique délivré avant le 01.01.2006.

Pour les autres voitures à bord desquelles il est impraticable pour des raisons techniques de monter le système RFT approuvé par la FIA, une demande de dérogation pourra être présentée à la Commission de la Sécurité de la FIA.

3.2 Conditions d'utilisation

Les systèmes RFT doivent être portés uniquement avec les éléments approuvés par la FIA conformément au tableau ci-après :

Casque ⁽²⁾	Système de sangles (sangle, clip d'extrémité de sangle et ancrage de casque)
FIA 8860 (Liste Technique N° 33 et à préciser)	FIA 8858 (Liste Technique N° 29)
FIA 8858 (Liste Technique N° 41)	
FIA 8859 (Liste Technique N°49)	

⁽²⁾Port du casque obligatoire dans chaque Championnat conformément à l'Article 1.1 ci-dessus.

Le dispositif RFT doit être porté conformément au :

- a) «Guide and installation specification for HANS® devices in racing competition» ou au
- b) «Guide and installation specification for Hybrid & Hybrid Pro devices in racing competition».

3.3 Compatibilité et autorisation d'utilisation des éléments approuvés selon les Normes FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2004, et 8860-2010.

	RFT 8858-2010	Sangle (avec clip d'extrémité) 8858-2010	Ancrage de casque 8858- 2010	Casque 8858- 2010, 8859- 2015, et 8860- 2010
HANS 8858-2002		OUI	OUI	OUI

intended to protect the head or neck and attached to the helmet is prohibited, unless the device has been homologated according to the FIA 8858 standard. Homologated FHR systems are listed in the FIA Technical List N° 29. The minimum reclined HANS collar angle shall be 60° from the horizontal.

Any padding used between the driver and the HANS® yoke must not be more than 15 mm thick when the driver is seated in the car fully equipped with the harness tightened. The padding must be covered by a flameproof material in conformity with the standard ISO 15025 and the padding must not be wider than 8 mm on each side of the HANS® yoke.

FIA-approved FHR systems must be worn by drivers and co-drivers in all International competitions, with the following exceptions or provisions:

The wearing of an FIA-approved FHR system is:

- a) mandatory for Formula 1 cars of period G and onwards except in case of written dispensation obtained from the FIA Safety Commission;
- b) recommended for other historic cars;
- c) not mandatory for the following categories of alternative energy vehicles: I, III, IIIA, IV, V Electric Karts, VII and VIII;
- d) recommended for alternative energy vehicles in categories II, V Cars and VI with a technical passport issued before 01.01.2006.

For other cars in which for technical reasons it is impracticable to fit the FIA-approved FHR, it will be possible to apply to the FIA Safety Commission for a waiver.

3.2 Conditions of use

FHR systems must be worn only with FIA-approved items according to the following chart:

Helmet ⁽²⁾	Tether system (tether, tether end fitting and helmet anchorage)
FIA 8860 (Technical List N° 33 and TBC)	FIA 8858 (Technical List N° 29)
FIA 8858 (Technical List N° 41)	
FIA 8859 (Technical List N°49)	

⁽²⁾Mandatory wearing of helmets in each championship according to Article 1.1 above.

The FHR device must be worn in accordance with:

- a) the "Guide and installation specification for HANS® devices in racing competition", or
- b) the "Guide and installation specification for Hybrid & Hybrid Pro devices in racing competition".

3.3 Compatibility and permitted use of items approved to the FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2004 and 8860-2010 standards.

	FHR 8858- 2010	Tether (with end fitting) 8858-2010	Helmet anchorage 8858-2010	Helmet 8858- 2010, 8859- 2015, and 8860- 2010
HANS 8858-2002		YES	YES	YES

Sangle (avec clip d'extrémité) 8858-2002	NON		Si mécani- quement compatible	OUI
Ancrage de casque 8858-2002	OUI	Si mécani- quement compatible		NON
Casque 8858-2002 et 8860-2004	OUI	OUI	NON	

Les Normes FIA 8860-2004 (Casque Haute Performance) et FIA 8858-2002 (systèmes RFT et les casques compatibles) ont été mises à jour en 2010. Tant la version d'origine que la version révisée, ainsi que la Norme FIA 8859-2015 (Casque Premium), demeurent valables lorsqu'elles sont utilisées comme indiqué dans le tableau ci-dessus.

4. Harnais de sécurité

Les pilotes doivent être correctement retenus dans leur siège au moyen de harnais de sécurité conformes au règlement technique applicable au véhicule concerné, à tout moment pendant une compétition lorsque ce dernier est en mouvement sur un circuit, la voie des stands, une épreuve spéciale ou un parcours de compétition.

5. Port de bijoux

Le port de bijoux sous forme de piercing ou de collier en métal est interdit durant la compétition et peut donc faire l'objet d'un contrôle avant le départ.

Tether (w/ end fitting) 8858-2002	NO		If mecha- nically compatible	YES
Helmet anchorage 8858-2002	YES	If mecha- nically compatible		NO
Helmet 8858-2002 and 8860-2004	YES	YES	NO	

The FIA 8860-2004 (Advanced helmets) and FIA 8858-2002 (FHR systems and compatible helmets) standards were updated in 2010. Both the original and revised versions, together with FIA standard 8859-2015 (Premium Helmet), remain valid when used as shown on the chart above.

4. Safety Belts

Drivers must be properly restrained in their seat by safety belts in conformity with the technical regulations for the vehicle concerned, at all times during a competition when it is mobile on a circuit, pit lane, special stage or competition course.

5. Wearing of jewellery

The wearing of jewellery in the form of body piercing or metal neck chains is prohibited during the competition and may therefore be checked before the start.

CHAPITRE IV - CODE DE CONDUITE SUR CIRCUIT

1. Respect des signaux

Les indications figurant dans l'Annexe H du Code Sportif International sont considérées comme faisant partie du présent code de conduite. Tout pilote doit s'y conformer.

2. Dépassements, contrôle de la voiture et limites de la piste

a) Une voiture qui se trouve sur la piste peut utiliser toute la largeur de ladite piste. Cependant, dès qu'elle est rejointe par une voiture qui est sur le point de lui prendre un tour, le pilote doit permettre au pilote plus rapide de le dépasser à la première occasion possible.

Si le pilote du véhicule rejoint ne semble pas utiliser pleinement les rétroviseurs, il lui sera présenté le drapeau bleu agité pour prévenir que le pilote plus rapide cherche à dépasser.

Tout pilote qui semblerait ignorer les drapeaux bleus sera signalé aux Commissaires Sportifs.

b) Le dépassement, compte tenu des possibilités du moment, peut s'effectuer sur la droite ou sur la gauche.

Un pilote ne peut délibérément quitter la piste sans raison justifiable.

Un seul changement de direction pour défendre une position est autorisé.

Tout pilote revenant vers la trajectoire de course, après avoir défendu sa position hors trajectoire, devrait laisser au moins une largeur de voiture entre sa propre voiture et le bord de la piste à l'approche du virage.

Toutefois, des manœuvres susceptibles de gêner les autres

CHAPTER IV - CODE OF DRIVING CONDUCT ON CIRCUITS

1. Observance of signals

The instructions detailed in Appendix H to the International Sporting Code are deemed to be part of this code of driving conduct. All drivers must abide by them.

2. Overtaking, car control and track limits

a) A car alone on the track may use the full width of the said track, however, as soon as it is caught by a car which is about to lap it the driver must allow the faster driver past at the first possible opportunity.

If the driver who has been caught does not seem to make full use of the rear-view mirrors, flag marshals will display the waved blue flag to indicate that the faster driver wants to overtake.

Any driver who appears to ignore the blue flags will be reported to the Stewards.

b) Overtaking, according to the circumstances, may be carried out on either the right or the left.

A driver may not deliberately leave the track without justifiable reason.

More than one change of direction to defend a position is not permitted.

Any driver moving back towards the racing line, having earlier defended his position off-line, should leave at least one car width between his own car and the edge of the track on the approach to the corner.

However, manoeuvres liable to hinder other drivers, such as deliberate crowding of a car beyond the edge of the track or

pilotes, telles qu'entraîner volontairement un véhicule au-delà du bord de la piste ou procéder à tout autre changement anormal de direction, sont strictement interdites. Tout pilote jugé coupable de l'une des infractions susmentionnées sera signalé aux Commissaires Sportifs.

- c) Les pilotes doivent utiliser la piste à tout moment. Afin de dissiper tout doute, les lignes blanches définissant les bords de la piste sont considérées comme faisant partie de la piste mais pas les bordures.

Si une voiture quitte la piste pour une raison quelconque, et sans préjudice du point 2(d) ci-après, le pilote peut rejoindre la course. Toutefois, ceci ne peut se faire que dans le respect de la sécurité et sans tirer un avantage quel qu'il soit. Un pilote sera considéré comme ayant quitté la piste si aucune partie de sa voiture ne demeure en contact avec la piste.

- d) La répétition de fautes graves ou l'évidence d'un manque de maîtrise de la voiture (telle que sortie de piste) seront signalées aux Commissaires Sportifs et pourront entraîner l'imposition de pénalités allant jusqu'à la mise hors course de tout pilote concerné.

- e) Il n'est à aucun moment permis de conduire une voiture de manière inutilement lente, erratique ou jugée potentiellement dangereuse pour les autres pilotes.

3. Voitures s'arrêtant pendant une course

- a) Le pilote de toute voiture qui quitte la piste car il est incapable de maintenir la vitesse de course devrait manifester son intention de le faire à l'avance et il lui incombe de veiller à ce que la manœuvre ne représente aucun danger et s'effectue le plus près possible d'un point de dégagement.

- b) Si une voiture s'arrête en dehors de la voie des stands, elle devra être dégagée le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas d'autres pilotes.

Si le pilote est dans l'impossibilité de dégager sa voiture, il sera du devoir des commissaires de piste de prêter assistance. Si du fait de cette assistance, le pilote rejoint la course, ceci doit se faire dans le respect total du règlement et sans tirer un quelconque avantage.

- c) Toutes réparations sur la piste doivent être effectuées par le pilote à l'aide des outils et pièces transportés dans la voiture.

- d) Tout ravitaillement de quelque type que ce soit est interdit, sauf lorsque la voiture concernée est arrêtée à son stand.

- e) A l'exception du pilote et d'officiels dûment désignés, personne n'est autorisé à toucher à une voiture excepté dans la voie des stands.

- f) Il est interdit de pousser une voiture sur la piste.

- g) Excepté durant une suspension de la course, toute voiture abandonnée sur le circuit par son pilote, même momentanément, sera considérée comme s'étant retirée de la course.

4. Entrée dans la voie des stands

- a) La section de la piste conduisant à la voie des stands sera dénommée «entrée des stands».

- b) Durant la compétition, l'accès à la voie des stands n'est autorisé que par l'entrée des stands.

- c) Tout pilote ayant l'intention de quitter la piste ou de rentrer dans la voie des stands devrait s'assurer qu'il peut le faire sans danger.

- d) Sauf dans un cas de force majeure (reconnu en tant que tel par les Commissaires Sportifs), le franchissement dans quelque sens que ce soit de la ligne de démarcation entre l'entrée des stands et la piste par une voiture entrant dans la voie des stands est interdit.

5. Sortie de la voie des stands

Il y aura un feu vert et un feu rouge (ou des panneaux semblables)

any other abnormal change of direction, are strictly prohibited. Any driver who appears guilty of any of the above offences will be reported to the Stewards.

- c) Drivers must use the track at all times. For the avoidance of doubt, the white lines defining the track edges are considered to be part of the track but the kerbs are not.

Should a car leave the track for any reason, and without prejudice to 2(d) below, the driver may rejoin. However, this may only be done when it is safe to do so and without gaining any advantage. A driver will be judged to have left the track if no part of the car remains in contact with the track.

- d) Repetition of serious mistakes or the appearance of a lack of control over the car (such as leaving the track) will be reported to the Stewards and may entail the imposition of penalties up to and including the exclusion of any driver concerned.

- e) It is not permitted to drive any car unnecessarily slowly, erratically or in a manner deemed potentially dangerous to other drivers at any time.

3. Cars stopping during a race

- a) The driver of any car leaving the track because of being unable to maintain racing speed should signal the intention to do so in good time and is responsible for ensuring that the manoeuvre is carried out safely and as near as possible to a point of exit.

- b) Should a car stop outside the pit lane, it must be moved as soon as possible so that its presence does not constitute a danger or hinder other drivers.

If the driver is unable to move the car, it shall be the duty of the marshals to assist. If such assistance results in the driver rejoining the race, this must be done without committing any breach of the regulations and without gaining any advantage.

- c) Repairs carried out on the track may only be made by the driver using tools and spare parts carried aboard the car.

- d) Replenishment of any kind is prohibited save when the car concerned is stopped at its pit.

- e) Apart from the driver and duly appointed officials, nobody is allowed to touch a car except in the pit lane.

- f) Pushing a car on the track is prohibited.

- g) Except during a race suspension, any car abandoned on the circuit by its driver, even temporarily, shall be considered as withdrawn from the race.

4. Entrance to the pit lane

- a) The section of track leading to the pit lane shall be referred to as the "pit entry".

- b) During competition, access to the pit lane is allowed only through the pit entry.

- c) Any driver intending to leave the track or to enter the pit lane should make sure that it is safe to do so.

- d) Except in cases of force majeure (accepted as such by the Stewards), the crossing, in any direction, of the line separating the pit entry and the track by a car entering the pit lane is prohibited.

5. Exit from the pit lane

There will be a green light and a red light (or similar signs) at the

à la sortie de la voie des stands. Les voitures ne pourront quitter la voie des stands que lorsque le feu vert sera allumé (ou le panneau montré).

Sauf dans un cas de force majeure (reconnu en tant que tel par les Commissaires Sportifs), toute ligne peinte sur la piste à la sortie des stands dans le but de séparer les voitures quittant les stands des voitures en piste ne pourra être franchie par aucune partie d'une voiture quittant les stands.

pit lane exit. Cars may only leave the pit lane when the green light is on (or sign is displayed).

Except in cases of force majeure (accepted as such by the Stewards), any line painted on the track at the pit exit for the purpose of separating cars leaving the pits from those on the track must not be crossed by any part of a car leaving the pits.

SUPPLÉMENT 1

Afin de remplir les exigences requises pour figurer dans le tableau ci-dessous, les championnats concernés devront également répondre aux critères suivants :

- Etre composés d'au moins 5 week-ends de course.
- Etre disputés sur au moins 3 pistes différentes.
- Avoir au moins 12 pilotes prenant le départ de chaque week-end de course.
- Etre régulièrement approuvés par leurs ASN conformément au Code Sportif International de la FIA.
- Etre disputés sur des circuits homologués par la FIA.

Pour tout championnat comptant moins de 16 concurrents classés, 75 % des points seront attribués.

Pour les Championnats de la FIA où un système de points de pénalité est en place, tout pilote ayant participé à l'intégralité du championnat sans s'être vu attribuer des points de pénalité se verra accorder 2 points supplémentaires en plus de ses résultats sportifs tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous.

Les résultats d'un maximum de 2 championnats peuvent être accumulés par année civile. Un pilote peut accumuler un maximum de 12 points dans les catégories de la CIK-FIA. Les points du karting sont valables cinq ans. Pour les championnats où deux pilotes ou plus partageant la même voiture obtiennent la même position au classement général annuel, les points seront attribués en fonction de la Catégorisation des Pilotes FIA de chacun des pilotes selon le barème suivant :

- Pilotes Platine et Or : 100 % des points ;
- Pilotes Argent : 75 % des points ;
- Pilotes Bronze : 50 % des points ;
- Pilotes non classés dans la Catégorisation des Pilotes FIA : aucun point ne sera attribué.

Note : le tableau des points suivant est applicable à partir de 2018 et au-delà.

SUPPLEMENT 1

In order to be eligible for the below table, the championships concerned will also need to meet the following criteria:

- Be composed of a minimum of 5 race weekends.
- Be held on a minimum of 3 different tracks.
- Have a minimum 12 drivers starting each race weekend.

- Be regularly sanctioned by its ASN in compliance with the FIA International Sporting Code.
- Be held on FIA-homologated tracks.

For any championship with fewer than 16 classified competitors, 75% points will be awarded.

For the FIA Championships where a penalty points system is in place, any driver having competed in the whole championship without being given any penalty point will be granted an additional 2 points on top of his sporting results as established by the table below.

The results of a maximum of 2 championships can be accumulated in a single calendar year. A driver can accumulate a maximum of 12 points in CIK-FIA categories. Points from karting are valid for five years.

For racing championships in which the classification in the annual overall points standings was achieved by two or more drivers sharing the same car, points will be awarded in relation to the FIA Driver Categorisation of each driver according to the following ratio:

- Platinum and Gold ranked drivers: 100% points;
- Silver ranked drivers: 75% points;
- Bronze ranked drivers: 50% points;
- Drivers with no FIA Driver Categorisation: no points will be granted.

Note: the following points table is applicable from 2018 onwards.

Position au classement général annuel / Classification in the annual overall points standings	1st	2nd	3rd	4th	5th	6th	7th	8th	9th	10th
Championnat de F2 de la FIA / FIA F2 Championship	40	40	40	30	20	10	8	6	4	3
Série GP2 / GP2 Series*	40	40	30	20	10	8	6	4	3	2
Indy Car / Indy Car**	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
Championnat d'Europe de F3 de la FIA / FIA F3 European Championship	30	25	20	10	8	6	4	3	2	1
Championnat de Formule E de la FIA /FIA Formula E Championship	30	25	20	10	8	6	4	3	2	1
FIA WEC (LMP1 uniquement) / FIA WEC (LMP1 only)	30	24	20	16	12	10	8	6	4	2
Série GP3 / GP3 Series	25	30	20	10	8	6	4	3	2	1
Formule Renault 3.5 / Formula V8 3.5 / FR3.5 by Renault / Formula V8 3.5**	20	15	10	8	6	4	3	2	1	0
Japanese Super Formula / Japanese Super Formula**	20	15	10	8	6	4	3	2	1	0
FIA WEC - LMP2 / FIA WEC -LMP2	20	16	12	10	8	6	4	2	0	0
DTM / DTM**	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Japanese Super GT /Japanese Super GT**	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
NASCAR Cup / NASCAR Cup**	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0

Indy Light / <i>Indy Light</i> **	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
International Supercars Championship / International Supercars Championship**	13	11	9	6	4	3	2	1	0	0
IMSA Prototype / <i>IMSA Prototype</i> **	12	10	8	6	4	2	0	0	0	0
Championnats Nationaux de Formule 4 certifiés par la FIA / <i>National FIA Formula 4 Championships</i>	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Asian/ELMS Prototype / <i>Asian/ELMS Prototype</i> **	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
FIA WEC-LMGT-Pro / <i>FIA WEC-LMGT- Pro</i> **	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
FIA WEC-LMGT-Am / <i>FIA WEC- LMGT-Am</i> **	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
IMSA GTLM / <i>IMSA GTLM</i> **	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
Championnats Nationaux de F3 / <i>National F3 Championships</i> **	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Formule Renault (EuroCup, ALPS ou NEC) / <i>Formula Renault (EuroCup, ALPS or NEC)</i> **	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Formule Mazda / <i>Formula Mazda</i> **	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
NASCAR National / <i>NASCAR National</i> **	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
International GT3 Series / <i>International GT3 Series</i> **	6	4	2	0	0	0	0	0	0	0
Formula Academy / <i>Formula Academy (FFSA)</i>	5	4	3	2	1	0	0	0	0	0
Championnat du Monde CIK-FIA en Cat. Sénior / <i>CIK-FIA World Championships in Senior Cat.</i>	4	3	2	1	0	0	0	0	0	0
Championnats Continentaux de la CIK- FIA, Cat. Senior / <i>CIK-FIA Continental Championships in Senior Cat.</i>	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Championnat du Monde Junior de la CIK- FIA / <i>CIK-FIA World Championships in Junior Cat.</i>	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Championnats Continentaux de la CIK- FIA, Cat. Junior / <i>CIK-FIA Continental Championships in Junior Cat.</i>	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0

* Points applicables aux Séries GP2 2015 et 2016 uniquement.

** Sous réserve que toutes les manches (du parcours) soient disputées sur des circuits homologués par la FIA.

* Points applicable to 2015 & 2016 GP2 Series only.

** Subject to all (road course) rounds being held on FIA homologated tracks.

1. Casques

1.1 Normes reconnue à utiliser avec le système de retenue frontale de la tête (RFT)

Lorsque l'utilisation d'un RFT, conformément à l'Article 3 ci-dessous, est obligatoire, les pilotes participant à des compétitions sur circuit, des courses de côte ou des épreuves spéciales de rallye, inscrites au Calendrier de la FIA, doivent porter un casque de protection homologué selon l'une des normes de la FIA ci-après :

- 8858-2002 ou 8858-2010 (Liste Technique N°41),
- 8859 (Liste Technique N°49),
- 8860-2004 ou 8860-2010 (Liste Technique N°33) ou
- 8860-2018 ou 8860-2018-ABP (Liste Technique N°(à préciser))

1.1.1 Les pilotes participant aux championnats énumérés ci-dessous doivent porter un casque conformément au tableau suivant :

Championnat / Championship	Norme FIA / FIA standard
Championnat du Monde de Formule Un / <i>Formula One World Championship</i>	~~8860-2002, 8860-2010 ou~~ or 8860-2018-ABP
Formule 2 / <i>Formula 2</i>	~~8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou~~ or 8860-2018-ABP
Formule 3 / <i>Formula 3</i>	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou or 8860-2018-ABP
Formule E / <i>Formula E</i>	8860-2010, 8860-2018 ou or 8860-2018-ABP
Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listé en tant que pilote de Priorité 1 / <i>FIA World Rally Championship, if listed as a Priority 1 driver</i>	~~8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou~~ or 8860-2018-ABP
WEC	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou or 8860-2018-ABP
Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes / <i>FIA World Rallycross Championship, for all drivers</i>	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou or 8860-2018-ABP
Coupe du Monde FIA GT / <i>FIA GT World Cup</i>	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou or 8860-2018-ABP
GP3	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou or 8860-2018-ABP

En outre, tous les pilotes participant au Championnat du Monde de Formule Un de la FIA doivent :

- installer la plaque de renforcement de visière de F1 2011 lorsqu'ils portent un casque homologué selon la Norme FIA 8860-2004 ou 8860-2010 (Liste Technique N°33); ou
- porter un casque homologué selon la Norme FIA 8860-2018-ABP (Liste Technique N°(à préciser)).

1. Helmets

1.1 Recognised Standard to be used with Frontal Head Restraint system (FHR)

When the use of an FHR, according to Article 3 below, is mandatory, drivers competing in circuit competitions, hill climbs or rally special stages, registered on the FIA Calendar, must wear crash helmets homologated to one of the following FIA standards:

- 8858-2002 or 8858-2010 (Technical List N°41),
- 8859 (Technical List N°49),
- 8860-2004 or 8860-2010 (Technical List N°33), or
- 8860-2018 or 8860-2018-ABP (Technical List N°TBD)

1.1.1 Drivers participating in the championships listed below must wear a helmet in accordance with the following chart:

In addition, all drivers taking part in the FIA Formula One World Championship must:

- fit the 2011 F1 Visor Reinforcement Panel when wearing a helmet homologated to the FIA Standard 8860-2004 or 8860-2010 (Technical List N°33); or
- wear a helmet homologated to the FIA Standard 8860-2018-ABP (Technical List N°TBD).

1. Casques**1.1 Normes reconnue à utiliser avec le système de retenue frontale de la tête (RFT)**

Lorsque l'utilisation d'un RFT, conformément à l'Article 3 ci-dessous, est obligatoire, les pilotes participant à des compétitions sur circuit, des courses de côte ou des épreuves spéciales de rallye, inscrites au Calendrier de la FIA, doivent porter un casque de protection homologué selon l'une des normes de la FIA ci-après :

- 8858-2002 ou 8858-2010 (Liste Technique N°41),
- 8859 (Liste Technique N°49),
- 8860-2004 ou 8860-2010 (Liste Technique N°33) ou
- 8860-2018 ou 8860-2018-ABP (Liste Technique N°(à préciser))

1.1.1 Les pilotes participant aux championnats énumérés ci-dessous doivent porter un casque conformément au tableau suivant :

1. Helmets**1.1 Recognised Standard to be used with Frontal Head Restraint system (FHR)**

When the use of an FHR, according to Article 3 below, is mandatory, drivers competing in circuit competitions, hill climbs or rally special stages, registered on the FIA Calendar, must wear crash helmets homologated to one of the following FIA standards:

- 8858-2002 or 8858-2010 (Technical List N°41),
- 8859 (Technical List N°49),
- 8860-2004 or 8860-2010 (Technical List N°33), or
- 8860-2018 or 8860-2018-ABP (Technical List N°TBD)

1.1.1 Drivers participating in the championships listed below must wear a helmet in accordance with the following chart:

Championnat / Championship	Norme FIA / FIA standard
Championnat du Monde de Formule Un / <i>Formula One World Championship</i>	8860-2018-ABP
Formule 2 / <i>Formula 2</i>	8860-2018-ABP
Formule 3 / <i>Formula 3</i>	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Formule E (<u>à partir de la saison 6</u>) / <i>Formula E (as from season 6)</i>	8860-2010, ~~8860-2018~~ ou/or 8860-2018-ABP
Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listé en tant que pilote de Priorité 1 / <i>FIA World Rally Championship, if listed as a Priority 1 driver</i>	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
WEC	~~8860-2002, 8860-2010~~ , 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes / <i>FIA World Rallycross Championship, for all drivers</i>	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Coupe du Monde FIA GT / <i>FIA GT World Cup</i>	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
GP3	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP

REGLEMENT DISCIPLINAIRE ET JURIDICTIONNEL JUDICIAL AND DISCIPLINARY RULES

CHAPITRE 1- LES JURIDICTIONS DE LA FIA

1. Les Juges
2. Les Formations de jugement

CHAPITRE 2- LES ENQUÊTES ET POURSUITES DISCIPLINAIRES

3. L'autorité de poursuite
4. L'enquête disciplinaire

CHAPITRE 3- LE TRIBUNAL INTERNATIONAL DE LA FIA (TI)

5. Mission du TI
 - 5.1 Les personnes assujetties
 - 5.2 Les infractions et sanctions
 - 5.3 La prescription des infractions
6. La procédure devant le TI
 - 6.1 La saisine du TI
 - 6.2 Les Parties
 - 6.3 Le calendrier de procédure
 - 6.4 Les observations et réponses suite à la notification de griefs
 - 6.5 Décisions concernant le déroulement de l'affaire
 - 6.6 L'audience du TI
 - 6.7 La décision du TI
 - 6.8 Appel
7. La suspension provisoire
8. Dispositions diverses
 - 8.1 Urgence
 - 8.2 Frais de l'enquête et de la procédure
 - 8.3 Droit de révision
 - 8.4 Transparence et règles concernant la publicité
 - 8.5 Faculté de dérogation
 - 8.6 Instructions pratiques

CHAPITRE 4-LA COUR D'APPEL INTERNATIONALE DE LA FIA (CAI)

9. Missions de la CAI
 - 9.1 Compétence contentieuse
 - 9.2 Compétence en matière d'arbitrage
10. La procédure devant la CAI
 - 10.1 La saisine de la CAI
 - 10.1.1 La notification d'appel
 - 10.1.2 Paiement de la caution d'appel/caution de tierce-partie
 - 10.2 Retrait d'un appel
 - 10.3 Les délais de notification d'un appel
 - 10.4 Les Parties
 - 10.5 Le calendrier de procédure
 - 10.6 Les mémoires
 - 10.7 Décisions concernant le déroulement de l'affaire
 - 10.8 L'audience de la CAI
 - 10.9 La décision de la CAI
11. Dispositions diverses
 - 11.1 Urgence
 - 11.2 Frais de la CAI et remboursement de la caution d'appel/caution de tierce partie
 - 11.3 Droit de révision
 - 11.4 Transparence et règles concernant la publicité
 - 11.5 Faculté de dérogation
 - 11.6 Instructions Pratiques
 - 11.7 Obligations financières des parties

CHAPTER 1- FIA COURTS

1. The Judges
2. The judging panels

CHAPTER 2- DISCIPLINARY INVESTIGATIONS AND PROSECUTIONS

3. Prosecuting body
4. Disciplinary inquiry

CHAPTER 3- THE FIA INTERNATIONAL TRIBUNAL (IT)

5. Role of the IT
 - 5.1 Persons under the IT's jurisdiction
 - 5.2 Infringements and Sanctions
 - 5.3 Time limitations
6. Proceedings before the IT
 - 6.1 Submission of a case to the IT
 - 6.2 Parties
 - 6.3 Calendar of proceedings
 - 6.4 Observations on the Notification of Charges and Reply
 - 6.5 Directions with respect to the conduct of the case
 - 6.6 Hearings before the IT
 - 6.7 The decision of the IT
 - 6.8 Appeal
7. Provisional suspension order
8. Miscellaneous provisions
 - 8.1 Urgency
 - 8.2 Costs of the investigation and of the procedure
 - 8.3 Right of review
 - 8.4 Transparency and rules regarding publicity
 - 8.5 Possibility of dispensation
 - 8.6 Practice Directions

CHAPTER 4- THE FIA INTERNATIONAL COURT OF APPEAL (ICA)

9. Role of the ICA
 - 9.1 Competence with regard to disputes
 - 9.2 Competence with regard to Arbitration
10. Proceedings before the ICA
 - 10.1 Submission of a case to the ICA
 - 10.1.1 Notification of an appeal
 - 10.1.2 Payment of the appeal deposit/third party deposit
 - 10.2 Withdrawal of an appeal
 - 10.3 Time limits for notifying an appeal
 - 10.4 Parties
 - 10.5 Calendar of proceedings
 - 10.6 Grounds
 - 10.7 Directions with respect to the conduct of the case
 - 10.8 Hearings before of the ICA
 - 10.9 Decision of the ICA
11. Miscellaneous provisions
 - 11.1 Urgency
 - 11.2 ICA costs and return of appeal deposit/third party deposit
 - 11.3 Right of review
 - 11.4 Transparency and rules regarding publicity
 - 11.5 Possibility of dispensation
 - 11.6 Practice Directions
 - 11.7 Financial Obligations of the Parties

CHAPITRE 5- LE SECRÉTARIAT GÉNÉRAL DES JURIDICTIONS DE LA FIA (SGJ)

12. Mission et organisation du Secrétariat Général des Juridictions

CHAPITRE 6- DISPOSITIONS GÉNÉRALES

13. Autres Recours
14. Siège du TI, de la CAI, du Congrès et du SGJ – Droit applicable
15. Langues officielles du TI, de la CAI et du Congrès
16. Représentation
17. Notifications et communication
18. Interprétation
19. Congrès des Juridictions de la FIA
20. Dispositions transitoires concernant les Juges
21. Dispositions transitoires concernant les Présidents et Vice-Présidents des Juridictions de la FIA et du Congrès

Préambule

L'Assemblée Générale de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) a établi le présent Règlement Disciplinaire et Juridictionnel de la FIA dans l'objectif d'organiser la fonction juridictionnelle et disciplinaire au sein de la FIA et d'établir ses règles de fonctionnement.

L'organisation de la fonction juridictionnelle de la FIA est articulée autour du Tribunal International (TI), de la Cour d'Appel Internationale (CAI) et du Congrès des Juridictions de la FIA (Congrès), dont le fonctionnement a pour support le Secrétariat Général des Juridictions de la FIA (SGJ).

CHAPITRE 1

LES JURIDICTIONS DE LA FIA

Article 1 – Les Juges

Les Juridictions de la FIA sont le Tribunal International (TI) et la Cour d'Appel Internationale (CAI). Leurs compétences respectives sont précisées par les articles 5 et 9. Elles agissent en toute indépendance à l'égard des autres instances de la FIA et des Membres de la FIA.

Les Juridictions de la FIA comprennent au total de 18 à 36 Juges (les Juges), élus par l'Assemblée générale de la FIA, sur proposition du Comité des nominations. Leur mandat prend effet au 1^{er} janvier qui suit leur élection.

Leur mandat est de 4 ans, renouvelable 2 fois, sous réserve des dispositions transitoires prévues à l'article 20.

Ils sont renouvelés par moitié tous les 2 ans.

Nul ne peut être proposé à l'élection comme Juge s'il est âgé d'au moins 75 ans à la date de l'Assemblée générale appelée à procéder à son élection. Les Juges qui atteignent cet âge en cours de mandat poursuivent celui-ci jusqu'à son terme normal.

En cas de vacance d'un siège de Juge pour quelque cause que ce soit, le Comité des Nominations peut proposer à l'Assemblée Générale son remplacement pour la durée du mandat restant à courir, mais il n'est obligé de le faire qu'au cas où le nombre de Juges en fonction tomberait en dessous de 18.

Les Juges doivent s'engager à agir en toute indépendance et objectivité afin de préserver l'indépendance des Juridictions. Chaque Juge doit être et demeurer indépendant de la FIA et des parties en cause. Tous les Juges impliqués dans

CHAPTER 5- THE GENERAL SECRETARIAT OF THE FIA COURTS (GSC)

12. Role and organisation of the General Secretariat of the Courts

CHAPTER 6- GENERAL PROVISIONS

13. Alternative remedies
14. Headquarters of the IT, the ICA, the Congress and the GSC – Applicable law
15. Official languages of the IT, the ICA and the Congress
16. Representation
17. Notifications and communications
18. Interpretation
19. Congress of the FIA Courts
20. Transitory provisions concerning the Judges
21. Transitory provisions concerning the Presidents and Vice-Presidents of the FIA Courts and of the Congress

Preamble

The General Assembly of the Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) has drawn up the present FIA Judicial and Disciplinary Rules with the aim of organising the appellate and disciplinary function within the FIA and establishing its operating rules.

The organisation of the judicial function of the FIA is centred around the International Tribunal (IT), the International Court of Appeal (ICA) and the Congress of the FIA Courts (Congress), the operation of which is supported by the General Secretariat of the FIA Courts (GSC).

CHAPTER 1

FIA COURTS

Article 1 – Judges

The FIA Courts are the International Tribunal (IT) and the International Court of Appeal (ICA). Their respective competences are specified in Articles 5 and 9. They act totally independently from the other bodies of the FIA and the members of the FIA.

The FIA Courts comprise a total of 18 to 36 Judges (the Judges), elected by the FIA General Assembly upon proposal of the Nominations Committee. Their mandate takes effect on 1st January following their election.

They serve a four-year mandate, renewable twice, subject to the transitory provisions specified in Article 20.

One half of the cohort is renewed every two years.

No one may be proposed for election as a Judge if he has reached the age of 75 years on the date of the General Assembly which considers his election. Judges who reach this age during their mandate shall continue to sit until their normal mandate has expired.

If a seat becomes vacant for whatever reason, the FIA Nominations Committee may propose to the General Assembly that the member be replaced for the remainder of his mandate, but is not obliged to do so unless the number of serving members would otherwise fall below 18.

The Judges shall undertake to act with full independence and impartiality so as to preserve the independence of the Courts. Each Judge must be and remain independent of the FIA and of the parties involved. Any member of the Courts involved in

une affaire particulière ont l'obligation de révéler immédiatement toute circonstance qui pourrait raisonnablement être considérée comme compromettant potentiellement son indépendance.

Un Juge se récusera immédiatement lorsqu'une affaire implique, en tant que partie, ou conseil d'une partie, une entreprise, association, structure d'exercice professionnel ou organisation quelconque à laquelle il appartient ou au fonctionnement de laquelle il participe de quelque façon que ce soit.

Pendant et après la période couverte par leur mandat, les Juges s'engagent officiellement à respecter l'intégrité et l'indépendance des Juridictions de la FIA et leur obligation de confidentialité eu égard aux délibérations de celles-ci.

Le Congrès élit, tous les deux ans, son Président et son Vice-Président, ainsi qu'un Président et un Vice-Président pour le TI et un Président et un Vice-Président pour la CAI. Les fonctions de Président et de Vice-Président du Congrès, d'une part, et de Président ou de Vice-Président du TI ou de la CAI, d'autre part, peuvent se cumuler.

Pour l'application de l'ensemble de ce Règlement, en cas d'empêchement le Président du TI ou le Président de la CAI est remplacé par son Vice-Président.

a particular case must disclose immediately any circumstance which might reasonably be regarded as potentially compromising his independence.

A Judge shall immediately recuse himself from participating in a case which involves any party or lawyer who belongs to any company, association, law firm or chambers or any kind of entity to which he belongs or in which he takes part in any capacity whatsoever.

Both during and after their respective terms of office, the Judges formally undertake to respect the integrity and independence of the FIA Courts and to honour their duties of confidentiality with regard to the deliberations of the FIA Courts.

The Congress elects, every two years, its President and its Vice-President, as well as a President and a Vice-President for the IT and a President and a Vice-President for the ICA. The duties of the President and Vice-President of the Congress, on the one hand, and of President or Vice-President of the IT or of the ICA, on the other hand, may be exercised concurrently.

For the purpose of the application of these Rules, in case of impediment the President of the IT or the President of the ICA is replaced by its Vice-President

Article 2 - Les Formations de jugement

Pour chaque affaire devant le TI ou la CAI, une Formation de jugement est constituée, laquelle comprend au moins trois Juges. Les membres de la Formation de jugement sont désignés, selon la juridiction saisie, par le Président du TI ou celui de la CAI.

Les Juges peuvent indifféremment être désignés pour siéger au TI ou à la CAI. Toutefois, nul ne peut siéger à la CAI s'il a déjà siégé en première instance au TI à l'occasion de la même affaire.

Aucun membre de la Formation de jugement ne peut être de la même nationalité qu'une des parties principales en cause autres que la FIA (la nationalité d'une partie est déterminée par celle de l'ASN ou de l'ACN qui a émis sa licence ou si la personne physique ou morale n'est pas licenciée, le lieu de son siège social pour les personnes morales, et la nationalité de son passeport pour les personnes physiques).

S'agissant de la CAI, le Président de la CAI peut faire appel à des Juges cooptés qui ne sont pas des Juges élus pour se joindre à une Formation de jugement, à condition que ces Juges cooptés constituent toujours une minorité au sein de celle-ci.

Le Secrétaire général des Juridictions notifie aux parties en temps utile une liste d'au moins huit Juges parmi lesquels figurent les Juges pressentis par le Président du TI ou de la CAI pour faire partie de la Formation de jugement. Les parties notifieront au Secrétaire général, dans le délai que celui-ci leur indique, si elles ont des raisons sérieuses et objectives de considérer que tel ou tel Juge pressenti pour faire partie de la Formation de jugement devrait être récusé en raison de la présence d'un conflit d'intérêt ou de tout autre motif légitime. A cette occasion, les parties s'abstiendront de formuler un choix parmi les Juges pressentis ainsi que d'indiquer quel serait le meilleur choix. Le Président du TI ou de la CAI (ou, si celui-ci est lui-même concerné, le vice-Président) statuera souverainement sur les demandes de récusation sans avoir à expliquer sa décision. Le choix final des Juges composant la Formation de jugement ne sera divulgué à personne excepté les Juges eux-mêmes avant le jour de l'audience.

Pour chaque affaire, l'un des membres de la Formation de jugement est désigné par le Président du TI ou de la CAI comme Président de cette formation de jugement (le "Président de l'Affaire"). Le Président de l'Affaire est chargé de mener la procédure, d'en vérifier la régularité, d'assurer le

Article 2 - The judging panels

For each case coming before the IT or the ICA, a judging panel is constituted, comprising at least three Judges. The members of the judging panel are appointed, according to the jurisdiction seized, by the President of the IT or by the President of the ICA,

The Judges may interchangeably be appointed to sit on the IT or on the ICA. Nevertheless, no Judge may sit on the ICA if he has already sat at first instance on the IT whilst hearing the same case.

No member of the judging panel may be of the same nationality as one of the main parties to the case, other than the FIA (the nationality of a party being determined by the nationality of the ASN or of the ACN which issued its licence, or if the person or entity is not licenced, the nationality of the passport of a person, or the place of incorporation of legal persons or entities).

In the case of the ICA, the President of the ICA may call upon co-opted Judges who are not elected Judges to join a judging panel, on condition that these co-opted Judges always constitute a minority on the Judging panel.

The Secretary General communicates to the parties in good time a list of at least eight judges, among whom are the Judges shortlisted by the President of the IT or of the ICA to serve on the Judging Panel. The parties will notify the Secretary General, within the delay indicated by him, if they have serious and objective reasons to consider that such or such a shortlisted Judge should be recused due to the existence of a conflict of interest or other legitimate grounds. On that occasion, the parties will refrain from making a choice from among the shortlisted Judges and from indicating what would be the best choice. The President of the IT or of the ICA (or, if he is himself concerned, the Vice-President) will rule with sovereign power on requests for recusal but will not be required to explain his decision. The final choice of the judges making up the Judging Panel will not be divulged to anyone other than the Judges themselves before the day of the hearing.

For each case, one of the members of the judging panel will be appointed by the President of the IT or of the ICA as the President of this judging panel (the "President of the Hearing"). The President of the Hearing will be responsible for the conduct of the proceedings, verifying the regularity

respect des droits des parties, d'assurer la tenue et la police de l'audience et de s'assurer de la rédaction de la décision qui est authentifiée par sa signature, ainsi que de sa notification aux parties et de sa publication.

of the proceedings, ensuring that the rights of the parties are respected, keeping order during the hearing, and arranging for the drafting of the decision, which shall be authenticated by his signature, as well as his notification to the parties and its publication.

CHAPITRE 2

CHAPTER 2

LES ENQUETES ET POURSUITES DISCIPLINAIRES

Article 3 - L'autorité de poursuite

L'autorité de poursuite est exercée par le Président de la FIA. Il représente la FIA devant les Juridictions de la FIA.

Dans l'hypothèse où le Président de la FIA se trouve empêché ou en situation de conflit d'intérêt, l'autorité de poursuite est assurée, selon le cas, par le Président-Délégué pour le Sport de la FIA ou par le Président-Délégué pour la Mobilité de la FIA et, en cas d'empêchement de ceux-ci, par l'un des Vice-présidents pour le Sport ou pour la Mobilité déterminé en fonction de son âge en commençant par le plus âgé.

Conformément à l'article 18 des Statuts de la FIA, dans l'hypothèse où le Président de la FIA ou toute autre personne élue figurant sur la liste présidentielle (article 9.4 des Statuts de la FIA) ferait l'objet d'une enquête par le Comité d'Ethique, le Sénat assurera l'autorité de poursuite.

Article 4 - L'enquête disciplinaire

- (i) L'autorité de poursuite peut, soit de sa propre initiative, soit à la demande de toute personne intéressée, faire procéder à une enquête sur tout fait ou comportement d'une personne relevant de la juridiction de la FIA et suspectée d'avoir commis une des infractions visées à l'article 5.2. Elle peut désigner toute personne de son choix pour la représenter ou pour l'assister dans le cadre d'une enquête, et habilitier toute personne de son choix aux fins de réaliser l'enquête. Elle peut aussi recourir aux services d'un ou plusieurs conseils de son choix.

L'autorité de poursuite peut solliciter l'assistance du département technique de la FIA, des commissaires sportifs, des corps de contrôle extérieurs, des experts ou de toutes personnes ou autorités compétentes. Ces personnes peuvent recevoir une rémunération de la FIA à ce titre.

Pour les nécessités de l'enquête, l'autorité de poursuite (ou les personnes désignées par elle) peut entendre toute personne susceptible de lui fournir des informations et se faire communiquer tous documents, quel qu'en soit le support, y compris les données conservées et traitées par les opérateurs de télécommunications, et en obtenir la copie. Elle peut accéder aux locaux à usage professionnel et personnel. Toute personne ou entité soumise à la juridiction de la FIA a l'obligation de coopérer aux enquêtes ; à défaut elle s'expose à être sanctionnée.

Toute audition peut faire l'objet d'un enregistrement audio ou vidéo ou d'un procès-verbal daté et signé par la personne entendue et l'autorité de poursuite. Si une personne refuse d'être entendue, l'autorité de poursuite établit un procès-verbal de carence.

- (ii) A l'issue de l'enquête et au vu des éléments recueillis au cours de celle-ci, l'autorité de poursuite peut établir un rapport d'enquête et peut décider :
- a) de procéder au classement du dossier, ou
 - b) de saisir le TI.

L'autorité de poursuite peut aussi conclure une transaction pour mettre un terme à la procédure.

DISCIPLINARY INVESTIGATIONS AND PROSECUTIONS

Article 3 - The prosecuting body

The role of prosecuting body is exercised by the President of the FIA. He represents the FIA before the FIA Courts.

In the event that the President of the FIA is unable to act or finds himself in a position of conflict of interest, the prosecuting role will be exercised by the FIA Deputy President for Sport or the FIA Deputy President for Mobility, depending on the case, or, if they are unable to act, by one of the Vice-Presidents for Sport or for Mobility, chosen according to age, starting with the oldest.

In compliance with Article 18 of the FIA Statutes, in the event that the President of the FIA or any other elected person appearing on the presidential list (Article 9.4 of the FIA Statutes) is the subject of an investigation by the Ethics Committee, the Senate will exercise the prosecuting role.

Article 4 - The disciplinary inquiry

- (i) The prosecuting body may, either at its own initiative or at the request of any interested party, conduct an inquiry into any actions or conduct of a person under the jurisdiction of the FIA and suspected of having committed one of the offences set out in Article 5.2. It may appoint a person of its choice to represent or assist it in the conduct of an investigation and it may empower any person of its choice for the purpose of conducting the inquiry. It may also have recourse to the services of one or more advisors of its choice.

The prosecuting body may ask the assistance of the FIA technical department, stewards, external control bodies, experts or any competent person or authority. These persons may receive remuneration from the FIA for their services.

For the purposes of the inquiry, the prosecuting body (or those appointed by it) may hear any person likely to provide information and may request any document, in any form, including data kept and processed by telecommunications operators, and obtain a copy thereof. The prosecuting body may access premises for professional and personal use. Any person subject to the jurisdiction of the FIA must cooperate with the prosecuting body, failing which they may be sanctioned.

Any hearing may be recorded as an audio or video recording or in the form of minutes, which must be dated and signed by the interviewee and the prosecuting body. If a person refuses to be questioned, the prosecuting body shall record this fact in writing.

- (ii) After the inquiry, and in view of the information gathered during it, the prosecuting body may draw up an inquiry report and decide:
- a) to close the case, or
 - b) to bring the matter before the IT.

The prosecuting body may also enter into a settlement agreement to terminate the procedure.

(iii) L'autorité de poursuite peut accorder une immunité partielle ou totale à toute personne qui révèle des faits susceptibles de constituer une des infractions visées à l'article 5.2 et/ou qui apporte des éléments de preuves permettant de poursuivre et de sanctionner de tels faits. Le degré d'immunité accordé par l'autorité de poursuite à cette personne est fonction des critères suivants :

- a) le fait que l'autorité de poursuite disposait déjà ou non d'informations,
- b) le degré de coopération de la personne,
- c) l'importance de l'affaire à laquelle celle-ci coopère,
- d) l'importance de la faute qui est reprochée et le comportement de la personne mise en cause, et
- e) le comportement antérieur de cette personne.

L'immunité, qu'elle soit partielle ou totale, est toujours donnée par écrit. Ce document est signé par le Président de la FIA et par le bénéficiaire de l'immunité. Il précise le type d'immunité accordée et prévoit les sanctions auxquelles la FIA renonce à l'égard du bénéficiaire de l'immunité.

(iv) L'immunité accordée par l'autorité de poursuite, qu'elle soit partielle ou totale, est soumise aux conditions cumulatives suivantes :

- a) apporter à la FIA une coopération en toute bonne foi, ce qui implique de dire toute la vérité et de s'abstenir de détruire, falsifier, ou dissimuler des informations ou preuves utiles,
- b) apporter à la FIA une coopération véritable, totale et permanente tout au long de l'enquête, ce qui implique notamment de :
 - fournir et réitérer son témoignage selon toutes les demandes et les formes requises par la FIA,
 - se tenir à la disposition de la FIA pour répondre rapidement à toute demande de sa part.

Ces conditions sont rappelées dans le document accordant l'immunité. La personne bénéficiant de l'immunité peut, selon les circonstances, être autorisée à témoigner selon des formes respectant son anonymat.

(v) L'immunité accordée par l'autorité de poursuite est irrévocable, sous réserve qu'il ne soit pas démontré ultérieurement que le bénéficiaire de l'immunité :

- a) n'a pas dit la vérité, ou s'est abstenu de révéler certaines informations dont il avait connaissance, ou a détruit ou falsifié des informations ou preuves utiles, ce qui a contribué à donner une appréciation inexacte de la situation dénoncée et des responsabilités qui en découlent, ou
- b) n'a pas apporté une coopération véritable, totale et permanente, notamment en ne répondant pas aux demandes de la FIA de donner ou de réitérer son témoignage ou ne respectant pas les formes requises pour la validité de celui-ci.

Dans l'hypothèse où l'un de ces deux cas est avéré, l'autorité de poursuite peut demander au TI ou à la CAI de révoquer l'immunité par décision écrite sans recours possible de l'intéressé, qui redevient alors susceptible de se voir infliger les sanctions visées à l'article 5.2.

(vi) L'autorité de poursuite et toutes les personnes participant à l'enquête sont tenues à une obligation de confidentialité vis-à-vis des personnes physiques ou morales non concernées par l'enquête. En tout état de cause, l'autorité de poursuite peut à tout moment communiquer publiquement quant à sa décision de faire procéder à une enquête et quant au résultat de l'enquête.

(iii) The prosecuting body may grant partial or total immunity to any person who discloses facts that are likely to constitute an infringement referred to in Article 5.2 and/or who provides evidence allowing such facts to be prosecuted and penalised. The degree of immunity granted to this person by the prosecuting body depends on the following factors:

- a) whether or not the prosecuting body already had the information,
- b) the extent of the person's cooperation,
- c) the importance of the case,
- d) the importance of the offence in question and the conduct of the accused, and
- e) past conduct of this person.

Immunity, whether partial or total, where granted, is always granted in writing. This document is signed by the FIA President and by the person benefiting from the immunity. It specifies the type of immunity granted and sets out the sanctions that the FIA will not take against the person benefiting from the immunity.

(iv) The immunity granted by the prosecuting body, whether partial or total, is subject to the following cumulative conditions:

- a) cooperating with the FIA in good faith, meaning telling the whole truth and refraining from destroying, falsifying or concealing useful information or evidence
- b) providing the FIA with genuine, total and permanent cooperation throughout the entire investigation, which involves in particular:
 - giving and repeating their testimony in accordance with any request and in any form required by the FIA,
 - remaining at the disposal of the FIA to reply swiftly to any questions it may have.

These conditions are repeated in the document granting immunity. The person benefiting from the immunity may, depending on the circumstances, be permitted to testify in a manner which safeguards their anonymity.

(v) The immunity granted by the prosecuting authority is irrevocable, provided that it is not subsequently demonstrated, that the person benefiting from the immunity:

- a) did not tell the truth, or refrained from revealing certain information in their possession, or destroyed or falsified useful information or evidence, which contributed to giving an inaccurate assessment of the ruled on situation and of the responsibilities arising therefrom, or,
- b) did not provide genuine, total and permanent cooperation, in particular by failing to meet the FIA's requests to give or repeat their testimony or by not respecting the format required for the validity of that testimony.

In the event that one of these two cases is established, the prosecuting body may ask the IT or the ICA to revoke the immunity by written decision, with no possibility of appeal by the person concerned, who then once again becomes liable to incur the sanctions listed in Article 5.2.

(vi) The prosecuting body and all persons taking part in the inquiry are bound by an obligation of confidentiality vis-à-vis persons or organisations not concerned with the inquiry. Nevertheless, the prosecuting body may at any time make public its decision to conduct a disciplinary inquiry and the outcome thereof.

CHAPITRE 3

LE TRIBUNAL INTERNATIONAL DE LA FIA

Préambule

Le TI connaît des affaires qui lui sont soumises. Il applique et interprète le présent Règlement dans le but de faire respecter les Statuts et les Règlements de la FIA, incluant le Code Sportif International et le Code d'Éthique.

Article 5 - Mission du TI

En application de l'article 25 des Statuts de la FIA, le TI exerce le pouvoir disciplinaire de première instance dans les conditions prévues ci-après.

Sans préjudice des pouvoirs des Commissaires Sportifs, le TI constitue le premier degré de juridiction de la FIA, notamment pour les infractions et fautes visées à l'article 5.2 et commises par les personnes visées à l'article 5.1.

Article 5.1 - Les personnes assujetties

Le TI connaît des infractions et des fautes présumées qui sont visées à l'article 5.2 et qui sont présumées commises par les personnes physiques et quelle qu'en soit la forme, les personnes morales, entités et organisations suivantes :

- a) les Membres de la FIA ;
- b) les dirigeants, membres des commissions et présidents des commissions de la FIA ;
- c) toutes personnes qui, à un titre quelconque, sont appelées à participer d'une manière ou d'une autre à l'exercice d'une fonction de toute nature, pour le compte de la FIA et/ou au sein d'un organe de la FIA ;
- d) les dirigeants, membres et licenciés des ASN ou les dirigeants, membres et licenciés des ACN impliqués dans le sport automobile ;
- e) les officiels, organisateurs, pilotes, concurrents et licenciés ;
- f) les personnes ayant accès aux enceintes de tout événement soumis aux règlements et décisions de la FIA ;
- g) toute personne visée par ou ayant adhéré au Code Sportif International et aux autres règlements et décisions de la FIA ;
- h) toute personne qui bénéficie, à un titre quelconque, d'une autorisation ou d'un agrément délivré au nom de ou par la FIA, ou qui participe à un titre quelconque à une course, une compétition ou tout autre événement organisé, directement ou indirectement, par la FIA ou soumis aux règlements et décisions de la FIA ;
- i) les préposés, représentants, mandataires et prestataires des personnes visées ci-dessus, et ce sans préjudice de la responsabilité des personnes qui les emploient ou qu'elles représentent et de la possibilité de les poursuivre. Les Membres de la FIA conservent toutefois une compétence exclusive pour décider de l'opportunité de poursuivre et sanctionner pour les infractions mentionnées à l'article 5.2 leurs préposés, représentants, mandataires et prestataires à moins que ces personnes ne relèvent directement de la compétence du TI à un autre titre conformément à l'article 5.1 d) à h).

Article 5.2 - Les infractions et sanctions

- (i) Si des personnes visées à l'article 5.1 :
 - a) ont contrevenu aux Statuts, aux Règlements de la FIA, en ce compris le Code Sportif International et le Code d'Éthique, à l'exclusion du Règlement antidopage de la FIA qui relève de la compétence exclusive du Comité Disciplinaire Antidopage, ou
 - b) ont pris part à une compétition internationale ou un championnat international non inscrit aux calendriers

CHAPTER 3

THE FIA INTERNATIONAL TRIBUNAL

Preamble

The IT hears cases that have been submitted to it. It applies and interprets the present Rules with the aim of enforcing the Statutes and Regulations of the FIA, including the International Sporting Code and the Code of Ethics.

Article 5 - Role of the IT

In accordance with Article 25 of the FIA Statutes, the IT is competent to determine disciplinary matters at first instance in accordance with the following conditions.

Without prejudice to the powers of the Stewards, the IT constitutes the first level of jurisdiction of the FIA, in particular for infringements and offences referred to in Article 5.2 and committed by the persons referred to in Article 5.1.

Article 5.1 - Persons under the IT's jurisdiction

The IT determines alleged infringements and offences referred to in Article 5.2 and allegedly committed by the following persons and organisations, whatever form they may take:

- a) FIA Members;
- b) executive officers, members of commissions and presidents of commissions of the FIA;
- c) all persons who, in any way whatsoever, are called upon to participate, in one way or another, in the exercise of any duties of any nature whatsoever on behalf of the FIA and/or within a body of the FIA;
- d) the officers, members, or licence-holders of ASNs, or officers, members, or licence-holders of ACNs involved in motor sport;
- e) officials, organisers, drivers, competitors and licence-holders;
- f) persons having access to premises hosting any event that is subject to the regulations and decisions of the FIA;
- g) any person who is subject to or who has agreed to be bound by the International Sporting Code and the other regulations and decisions of the FIA;
- h) any person who benefits, in any manner whatsoever, from an authorisation or approval issued on behalf of or by the FIA, or who takes part in any manner whatsoever in a race, competition or other event organised, directly or indirectly, by the FIA or subject to the regulations and decisions of the FIA;
- i) employees, representatives, agents and service providers of the persons listed above, irrespective of any liability of those who employ them or are represented by them, and of the possibility of prosecuting those persons or bodies. Nevertheless, members of the FIA have an exclusive competence to decide whether or not to prosecute and to impose sanctions for offences and infringements referred to in Article 5.2 on their employees, representatives, agents and service providers unless these persons, in another capacity, fall directly under the jurisdiction of the IT according to Article 5.1 d) to h).

Article 5.2 - Infringements and Sanctions

- (i) If persons referred to in Article 5.1
 - a) have contravened the Statutes and Regulations of the FIA, including the International Sporting Code and the Code of Ethics but excluding the FIA Anti-Doping Regulations, which come under the exclusive competence of the Anti-Doping Disciplinary Committee, or
 - b) have taken part in an international competition or a championship not entered on the FIA calendars or

- c) de la FIA ou non régi par la FIA ou ses Membres, ou ont poursuivi un objectif contraire ou s'opposant à ceux de la FIA, ou
- d) sans excuse légitime :
 - 1) ont refusé ou n'ont pas réussi à appliquer les décisions de la FIA, ou
 - 2) par leurs propos, leurs actes ou leurs écrits, ont porté un préjudice moral ou matériel à la FIA, à ses organes, à ses Membres ou ses dirigeants, ou
 - 3) ont manqué à l'obligation de coopérer à une enquête,

(ii) le TI peut infliger directement à leur encontre :

- a) des amendes,
- b) des interdictions de prendre part ou de jouer un rôle, directement ou indirectement, dans les compétitions, épreuves ou championnats organisés, directement ou indirectement au nom de ou par la FIA, ou soumis aux règlements et décisions de la FIA,
- c) les sanctions prévues au Code Sportif International de la FIA, et/ou
- d) des interdictions d'exercer au sein de la FIA une quelconque fonction de dirigeant, de membre de commission, de président de commission ou toute fonction de toute nature, pour le compte de la FIA et/ou au sein d'un organe de la FIA.

Si la personne sanctionnée est Membre de la FIA ou de l'un de ses organes, le TI peut en outre proposer à l'Assemblée Générale son exclusion de la FIA ou de ses organes.

Dans le respect du principe de proportionnalité, le TI devra tenir compte de la gravité des faits et du degré de culpabilité, des antécédents et de la personnalité de la personne reconnue fautive pour déterminer la nature et l'importance de la sanction.

Sauf disposition contraire, les fautes ou infractions sont punissables, qu'elles aient été commises intentionnellement ou par négligence.

(iii) La tentative de commettre une infraction est également punissable.

Toute personne physique ou morale qui participe à une infraction comme instigateur ou comme complice est également punissable.

Article 5.3 - La prescription des infractions

Les fautes et infractions se prescrivent par cinq ans.

La prescription court :

- a) du jour où l'auteur a commis la faute ou l'infraction ;
- b) du jour du dernier acte, s'il s'agit de fautes ou d'infractions successives ou répétées ;
- c) du jour où elle a cessé, si la faute ou l'infraction est continue.

Toutefois, dans tous les cas où l'infraction a été dissimulée à l'autorité de poursuite, la prescription ne commence à courir que du jour de la découverte des faits constitutifs de l'infraction par l'autorité de poursuite.

La prescription est interrompue par tout acte de poursuite ou d'instruction effectué en vertu du Chapitre 2, et par tout acte d'enquête du Comité d'Éthique de la FIA entrepris en vertu de l'article 18.2 des Statuts de la FIA.

- c) not governed by the FIA or its Members, or have pursued an objective contrary or opposed to those of the FIA, or
- d) without lawful excuse:
 - 1) have refused or failed to apply a decision of the FIA, or
 - 2) by words, actions or writings have caused damage to the standing and/or reputation of, or loss to, the FIA, its bodies, its members or its executive officers, or
 - 3) have failed to cooperate in an investigation,

(ii) the IT may impose on them directly,

- a) fines,
- b) bans on taking part or exercising a role, directly or indirectly, in competitions, events or championships organised directly or indirectly on behalf of or by the FIA, or subject to the regulations and decisions of the FIA,
- c) the sanctions provided for in the FIA International Sporting Code, and/or
- d) bans on exercising within the FIA any duties whatsoever as an executive officer, a member of a commission, or a president of a commission, or any duties of any nature whatsoever on behalf of the FIA and/or within a body of the FIA.

If the person sanctioned is a member of the FIA or of one of its bodies, the IT may also propose to the General Assembly that the person be excluded from the FIA or from its bodies.

Subject to the principle of proportionality, the IT shall take into account the gravity of the facts, the degree of culpability, and past record and character of the person in order to determine the nature and severity of the sanction.

Unless stated otherwise, offences or infringements are punishable, whether they were committed intentionally or negligently.

(iii) Attempts to commit infringements are also punishable.

Any natural or legal person who participate in an infringement, whether as principal or as accomplice, is also punishable.

Article 5.3 - Time limitations

The time limitation on the prosecution of infringements is five years.

Time runs from:

- a) from the day on which the person committed the offence or infringement;
- b) from the day of the last act, in the case of successive or repeated offences or infringements;
- c) from the day the offence or infringement stopped, where it had been continuing.

However, where the infringement has been concealed from the prosecuting body, time will run from the day on which the facts of the infringement became known to the prosecuting body.

The time period is interrupted by any act of prosecution or investigation pursuant to Chapter 2, and by any act of investigation undertaken by the FIA Ethics Committee in accordance with Article 18.2 of the FIA Statutes.

Article 6 - La procédure devant le TI

Article 6.1 - La saisine du TI

Lorsqu'elle décide de saisir le TI, l'autorité de poursuite devra notifier à la personne poursuivie les griefs qui lui sont reprochés.

La notification de griefs devra informer la personne poursuivie :

- a) des éléments de fait et de droit qui lui sont reprochés,
- b) des sanctions susceptibles d'être prononcées à son encontre,
- c) qu'elle peut prendre connaissance et copie des pièces du dossier au siège de la FIA,
- d) que la notification de griefs est transmise au Président du TI pour saisir le TI de l'affaire,
- e) du délai dont elle dispose pour faire valoir par écrit ses observations,
- f) que faute pour la personne poursuivie de faire valoir ses observations, le TI pourra prendre une sanction contre elle sur la base de la notification de griefs et du rapport d'enquête s'il en existe,
- g) qu'elle peut se faire assister par l'avocat de son choix.

Si un rapport d'enquête a été établi, il est joint à la notification de griefs.

La notification de griefs devra être immédiatement transmise par l'autorité de poursuite au Président du TI et constitue la saisine de celle-ci.

Article 6.2 – Les Parties

- (i) Dans le cadre des procédures devant le TI, les Parties sont les suivantes :
 - a) les parties principales, c'est-à-dire la personne poursuivie (la « Partie défenderesse ») et l'autorité de poursuite ;
 - b) les tierces-parties qui ont été admises à participer à la procédure en application du (ii) ci-dessous.
- (ii) Indépendamment des parties principales en cause, le TI peut entendre, à leur requête en qualité de tierce partie, ceux qui pourraient être affectés directement et de manière significative par la décision à intervenir. Il revient aux intéressés d'adresser par écrit une demande au TI, et si cette demande est acceptée, ces tierces-parties seront autorisées à soumettre des observations écrites et orales sous la direction du Président de l'Affaire.

Toute requête en vue de participer à la procédure en tant que tierce-partie doit être soumise à son choix par l'intéressé lui-même ou par l'intermédiaire du Membre de la FIA dont il dépend l'intéressé et être accompagnée d'une requête motivée. Si cette requête est acceptée, une caution d'un montant de 6 000€ sera exigée.

Dans le cas où la requête est directement adressée par l'intéressé, il doit immédiatement en informer le Membre de la FIA dont il dépend et, à peine d'irrecevabilité, en justifier lors du dépôt de la requête. Si la requête est admise, le Membre de la FIA en question sera invité par le Tribunal à produire des Observations écrites et/ou à prendre part à l'audience si tel est son souhait. Les dispositions du présent Règlement relatives aux droits des tierces-parties devant le TI lui seront également applicables.

Article 6.3 - Le calendrier de procédure

Une fois la notification de griefs faite, le Président de l'Affaire devra fixer un calendrier pour l'audience et l'adresser à la Partie défenderesse et à l'autorité de poursuite avec une convocation à l'audience.

Article 6 - Proceedings before the IT

Article 6.1 - Submission of a case to the IT

When it decides to bring a case before the IT, the prosecuting body shall notify the prosecuted person of the charges brought against him.

The Notification of Charges shall inform the prosecuted person of:

- a) of the factual and legal allegations against it,
- b) of the penalties that could be pronounced against it,
- c) the fact that it may read and copy the documents of the case at the headquarters of the FIA,
- d) the fact that the Notification of Charges has been served on the President of the IT – thereby formally bringing the case before the IT,
- e) the period of time within which he must submit his observations in writing,
- f) the fact that, if it fails to submit its Observations, the IT may impose a sanction upon it on the basis of the Notification of Charges which have been notified and/or any inquiry report,
- g) the fact that it may be assisted by a lawyer of its choice.

If an inquiry report has been drawn up, it shall be appended to the Notification of Charges.

The Notification of Charges shall be served by the prosecuting body on the President of the IT and is deemed to constitute the commencement of the case before the IT.

Article 6.2 – Parties

- (i) Within the framework of the proceedings before the IT, the Parties are as follows:
 - a) the main parties, i.e. the prosecuted person (the "Respondent") and the prosecuting body;
 - b) any third-parties who have been granted rights to participate in the proceedings pursuant to (ii) hereinafter.
- (ii) Independently of the main parties to the case, the IT may hear, as a third party, any third party who so request and who could be directly and significantly affected by the decision to be taken. It is the responsibility of any such applicant to send to the IT a written request, and if that request is granted, that third-parties shall be permitted to submit written and oral observations in accordance with the directions of the President of the Hearing.

Any request to participate in the proceedings as a third party shall be submitted at its discretion by such applicant itself or through the FIA Member of the applicant and be accompanied by a reasoned request. If the request is granted, a deposit amounting to €6,000 shall be charged.

If the request is directly submitted by the applicant, it must immediately inform its FIA Member and provide proof of having done so when submitting the request, failing which the request shall be inadmissible. If the request is granted, the FIA Member concerned shall be invited by the Tribunal to provide written Observations and/or take part in the hearing if FIA Member so chooses. The provisions of the present Rules regarding third-party rights before the IT are equally applicable to it.

Article 6.3 - Calendar of proceedings

After the Notification of Charges has been served, the President of the Hearing shall set a timetable for the hearing, and serve it, together with a summons to attend the hearing, on the Respondent and on the prosecuting body.

La convocation à l'audience devra rappeler aux parties principales qu'elles doivent comparaître en personne ou par leurs représentants habilités, s'il s'agit d'une personne morale, d'une entité ou d'une organisation, et qu'en leur absence une décision pourra être prise contre elles.

Elles peuvent se faire assister d'un avocat. En cas d'empêchement majeur, ce dernier pourra les représenter en leur absence, à condition qu'il puisse justifier auprès du TI de leur incapacité à se présenter en personne.

Au moins quinze jours seront accordés à la Partie défenderesse pour présenter ses observations à la notification de griefs, puis au moins quinze jours seront accordés à l'autorité de poursuite pour répliquer. Au moins quinze jours sépareront la réplique de l'autorité de poursuite de l'audience. Le Président de l'Affaire pourra à tout moment réduire ou augmenter les délais de la procédure.

The summons shall remind the main parties that they must appear in person, or through their authorised representatives in the case of a legal entity or an organisation, and that in their absence a decision may be taken against them.

They may be assisted by a lawyer who, if a party is absolutely unable to attend, may represent it in its absence, provided it can satisfy the IT as to the reasons for its failure to attend in person.

The Respondent will be granted at least fifteen days to submit his Observations on a Notification of Charges, and the prosecuting body will be granted a further fifteen days to reply. There will be a period of at least fifteen days between the Reply by the prosecuting body and the hearing. The President of the Hearing may at any time decide to reduce or extend the time limits of proceedings.

Article 6.4 - Les observations et réponses suite à la notification de griefs

La réponse à la notification de griefs, les observations et la réponse de l'autorité de poursuite :

- a) devront être rédigées en français et en anglais,
- b) devront indiquer tous les arguments que les Parties entendent soulever (qui peuvent être présentés de manière succincte), une liste des preuves matérielles dont les Parties entendent se prévaloir lors de l'audience du TI (incluant les enregistrements vidéo, sonores, les photographies, graphismes, l'identité des témoins, sachants ou experts à entendre, etc.), ainsi qu'un exposé des raisons pour lesquelles les Parties estiment que ces preuves appuieront leur thèse, avec des copies des dépositions de témoins, sachants ou des expertises qu'elles souhaitent produire,
- c) devront être envoyées au TI en dix exemplaires en français et dix exemplaires en anglais par courrier, et un exemplaire en français et un exemplaire en anglais seront envoyés au SGJ le jour même par courrier électronique.

Toute tierce-partie qui s'est vue accorder le droit de participer à la procédure pourra présenter des observations écrites dans le délai fixé par le Président de l'Affaire. De telles observations seront adressées aux autres Parties (principales et tierces). Les tierces-parties ont également le droit de présenter des observations orales à l'audience dans les conditions fixées à l'article 6.6.

Après échange de la notification des griefs, des observations et de la réponse de l'autorité de poursuite, les Parties ne seront pas autorisées à présenter d'autres documents ou pièces au TI, sauf circonstances nouvelles ou exceptionnelles et avec la permission du Président de l'Affaire.

Article 6.5 - Décisions concernant le déroulement de l'affaire

Il est rappelé que l'impartialité et l'équité impliquent que toutes les soumissions sont par principe communiquées à toutes les Parties.

Dès réception d'une demande appropriée, en particulier pour des raisons tenant à la confidentialité des données, ou de sa propre initiative, le Président de l'Affaire donnera des instructions en ce qui concerne l'audience et le déroulement de l'affaire, y compris pour ce qui est du droit des Parties d'être entendues, l'audition de tout expert, sachant ou témoin, la manière selon laquelle les Parties pourront être entendues ou soumettre tout document au TI, et l'existence ou non de circonstances nouvelles ou exceptionnelles justifiant la production de pièces supplémentaires en dehors des délais fixés par le Président de l'Affaire.

Le Président de l'Affaire peut désigner un membre du TI nommé pour l'affaire pour résumer l'affaire et les questions soulevées par cette dernière (le « Rapporteur »).

Article 6.4 - Observations on the Notification of Charges and Reply

The response to the Notification of Charges, Observations and the prosecuting body's Reply:

- a) must be written in French and English,
- b) must indicate each of the arguments on which the Parties intend to rely (which may be presented in skeleton form), a list of any material evidence which the Parties intend to present during the IT hearing (including film or sound recordings, photographs, graphics, the identities of witnesses, knowledgeable persons or experts to be heard, etc.) and an explanation of why the Parties believe such evidence will support their case, together with copies of any statements by witnesses or knowledgeable persons or expert opinions that the Parties wish to rely on,
- c) must be sent to the IT by post (ten copies in French and ten copies in English); one copy in French and one copy in English must be sent to the GSC by e-mail on the same day.

Any third parties who have been granted rights to participate in the proceedings shall be entitled to make a written submission within a time limit set by the President of the Hearing. Any such submission shall be served on the other Parties (main and third). Third parties may also be entitled to present oral observations at the hearing under the conditions set out in Article 6.6.

After the Notification of Charges, the Observations and the prosecuting body's Reply have been exchanged, the Parties shall not be permitted to submit further documents or evidence to the IT, save in new or exceptional circumstances and with the permission of the President of the Hearing.

Article 6.5 - Directions with respect to the conduct of the case

It is to be recalled that fairness and equity require that all submissions are by principle served to all the Parties.

Upon receipt of an appropriate application, in particular if related to reasons concerning the confidentiality of data, or on his own initiative, the President of the Hearing shall issue directions with respect to the hearing and the conduct of the case, including the right of Parties to be heard, the hearing of any expert, knowledgeable person or witness, the manner in which Parties may be heard or submit any document to the IT, and whether new or exceptional circumstances exist to justify the submission of further evidence outside the time limits set by the President of the Hearing.

The President of the Hearing may also designate a member of the IT panel appointed for the case to summarise the case and the issues arising therefrom (the "Reporter").

Article 6.6 - L'audience du TI

L'audience du TI est tenue par la formation de jugement et présidée par le Président de l'Affaire.

- (i) L'autorité de poursuite est présente ou représentée par toute personne de son choix pour présenter ses observations.
- (ii) En accord avec le principe du contradictoire, et après avoir entendu tout rapport du Rapporteur, le Président de l'Affaire invite les Parties à exposer leurs arguments respectifs, le cas échéant sans que les témoins, sachants ou experts soient présents.

Les tierces-parties qui se sont vues accorder le droit de participer à la procédure peuvent, si nécessaire, présenter des observations orales à l'audience et demander l'audition de témoins, sachants ou experts, mais uniquement à l'appui de leurs observations écrites. Elles ne sont donc pas autorisées à présenter à l'audience des arguments qui n'auraient pas fait l'objet au préalable, dans les conditions fixées par le Président de l'Affaire, d'un mémoire écrit. Les demandes d'audition de témoins, sachants ou experts peuvent être refusées par le Président de l'Affaire si elles apparaissent manifestement excessives ou inutiles.

- (iii) Le TI entend les différents témoins, sachants, experts et tierces-parties. Les parties principales ont le droit d'interroger tous les témoins, sachants, experts et tierces-parties sur leur déposition. Sauf sur requête spéciale en cas de circonstances exceptionnelles, laissée à l'appréciation du Président de l'Affaire, les tierces-parties ne sont pas autorisées à interroger les témoins, sachants et experts des autres Parties (principales et tierces).

Le Président de l'Affaire peut décider, s'il considère qu'il en va de l'équité à l'égard d'une des Parties ou si cela peut aider le TI, d'entendre tout autre sachant, en sus des Parties elles-mêmes, et de leurs témoins, sachants et experts.

Après leur déposition, le Président de l'Affaire peut demander aux témoins, sachants et experts de rester dans la salle d'audience et de ne parler à aucun autre témoin, sachant ou expert n'ayant pas encore effectué sa déposition.

- (iv) Le Président de l'Affaire invite enfin les Parties à présenter leurs conclusions finales.
- (v) Le Président de l'Affaire peut décider, en fonction des circonstances, de procéder autrement.
- (vi) Le Président de l'Affaire peut autoriser une Partie ou toute personne participant à l'audience d'y assister par visioconférence ou par un autre moyen de communication.
- (vii) A tout moment de l'audience, le TI peut décider, par décision avant dire droit, après avoir entendu les Parties :
 - a) d'un complément d'information, ou
 - b) du renvoi à une audience ultérieure, notamment pour l'audition de témoins.
- (viii) Après que la Partie défenderesse a eu la parole le dernier, les débats sont déclarés clos et personne n'est plus autorisé à soumettre aucun élément supplémentaire, sauf à la demande du TI après réouverture des débats.

A la clôture de l'audience, le Président de l'Affaire annonce l'heure et la date probables du prononcé de la décision. Le TI délibère à huis clos pour prendre sa décision, hors la présence de l'autorité de poursuite, de la Partie défenderesse et de toute autre partie.

Article 6.6 - Hearings before the IT

The IT hearing is conducted by the judging panel and presided over by the President of the Hearing.

- (i) The prosecuting body will be present or represented by any person of its choice to present its Observations.
- (ii) In accordance with adversarial principles, and having considered any report by the Reporter, the President of the Hearing will invite the Parties to set out their respective arguments, where appropriate without the witnesses, knowledgeable persons or experts being present.

Third parties who have been granted rights to participate in the proceedings may, if necessary, make oral submissions at the hearing and request the hearing of witnesses, knowledgeable persons or experts, but only in support of their written submissions. They are therefore not authorised to present to the hearing arguments which have not been the subject of a written submission beforehand, in accordance with the conditions determined by the President of the Hearing. Requests for the hearing of witnesses, knowledgeable persons or experts may be refused by the President of the Hearing if they appear clearly excessive or unnecessary.

- (iii) The IT hears the respective witnesses, knowledgeable persons, experts and third parties. The main parties shall have the right to question all the witnesses, knowledgeable persons, experts and third parties on their statements. Except upon special request in the event of exceptional circumstances, and at the discretion of the President of the Hearing, third parties are not authorised to examine the witnesses, knowledgeable persons and experts of the other Parties (main and third).

The President of the Hearing may decide, if he considers that fairness to any Party requires it, or that it would assist the IT, to hear any other knowledgeable person, in addition to the Parties themselves, and their witnesses, knowledgeable persons and experts.

After they have made their statements, the President of the Hearing may direct any witness, knowledgeable person and expert to remain in the courtroom and not to speak to any other witness, knowledgeable person or expert who has yet to give evidence.

- (iv) The President of the Hearing shall then invite the Parties to make their closing statements.
- (v) Depending on the circumstances, the President of the Hearing may decide to proceed differently.
- (vi) The President of the Hearing may permit a Party or any person taking part in the hearing to attend via videoconference or another means of communication.
- (vii) At any point during the hearing, the IT may decide, after hearing the Parties but before making a final decision :
 - a) to request further information, or
 - b) to postpone proceedings to a later hearing, in particular in order to hear witnesses.
- (viii) After the Respondent has had the last word, the hearing will be declared closed and no further submissions or evidence shall be permitted, unless requested by the IT after a hearing has been re-opened.

After the close of the hearing, the President of the Hearing will announce the likely time and date when the decision will be pronounced. The IT will deliberate in camera to reach its decision, without the presence of the prosecuting body, the Respondent or any other party.

Le TI peut toutefois décider la réouverture des débats à tout moment du délibéré, notamment si un fait nouveau est porté à sa connaissance. Dans ce cas, les Parties en sont averties par une nouvelle convocation pour une nouvelle audience.

The IT may nevertheless decide to re-open the hearing at any point in its deliberation, for instance if it becomes aware of any new fact. In this case, the Parties shall be informed by a new notification for the further hearing.

Article 6.7 - La décision du TI

La décision est prise à la majorité simple des membres de la formation de jugement, le Président de l'Affaire ayant une voix prépondérante en cas de partage égal des voix. Les décisions sont en principe prises lors de réunions, mais le délibéré et le vote par correspondance, courriel, et la tenue de réunions par visioconférence ou conférence téléphonique sont autorisés en cas d'urgence ou de nécessité.

Le délibéré est secret mais la décision est publique.

Les décisions devront être motivées et mentionner le nom des membres ayant participé au délibéré. Les décisions sont rendues en français et en anglais ; en cas de divergence, la version en français fait foi.

Toute décision devra être notifiée à toutes les Parties.

La notification de la décision aux parties principales précise que celles-ci peuvent former un appel contre cette décision devant la Cour d'Appel Internationale et indique le délai et les modalités de l'exercice de cet appel.

Cet appel est suspensif. Cependant, chaque fois que le TI l'estime justifié, il peut ordonner l'exécution provisoire de tout ou partie de sa décision.

Article 6.7 - The decision of the IT

The decision shall be taken by the simple majority of the members of the judging panel. The President of the Hearing will have a casting vote in the event of a deadlock. Decisions are in principle taken during meetings, but deliberation and voting by correspondence, e-mail, and the holding of meetings via videoconference or conference call are permissible in case of urgency or necessity.

The deliberation is secret but the decision is public.

The decisions shall be reasoned and state the names of the members who took part in the deliberation. Decisions are delivered in French and English. In case of any difference of interpretation, the French version takes precedence.

All decisions taken shall be notified to all Parties.

The notification of the decision to the main parties shall specify that they may bring an appeal against that decision before the International Court of Appeal and indicate the time limits and the procedures for exercising such appeal.

Any appeal will have the effect of suspending the sanction imposed. However, the IT may order the provisional enforcement of all or part of its decision whenever it considers this justified.

Article 6.8 - Appel

Seules la FIA, sous l'autorité de son Président, et la Partie défenderesse peuvent former appel contre la décision devant la CAI.

Article 6.8 - Appeal

Only the FIA, under the authority of its President, and the Respondent may appeal against a decision to the ICA.

Article 7 - La suspension provisoire

Si la protection des participants à une compétition organisée sous l'égide de la FIA l'exige, pour des raisons d'ordre public ou dans l'intérêt du sport automobile, le TI peut, à la demande du Président de la FIA, suspendre provisoirement notamment toute autorisation, licence ou agrément délivré par la FIA, dans le cadre d'une course, d'une compétition ou de tout autre événement organisé par elle. Cette mesure ne peut excéder une durée de trois mois, renouvelable une fois.

La mesure de suspension provisoire ne peut être prononcée sans que la personne mise en cause ait été entendue, ou convoquée au moins 10 jours à l'avance, sauf si les circonstances exigent d'abréger ce délai.

Sauf s'il en est expressément disposé différemment dans le présent Règlement, la procédure applicable pour les audiences prévues à l'article 7 sera la même que celle prévue à l'article 6.

La suspension provisoire notamment de toute autorisation, licence ou agrément délivré pour le compte de la FIA ou par la FIA ne constitue pas une sanction disciplinaire mais une mesure de sûreté instituée pour la protection des personnes, l'ordre public ou l'intérêt du sport automobile. Elle ne fait pas obstacle à ce qu'une procédure disciplinaire soit le cas échéant engagée aux fins de sanction pour les mêmes faits.

La personne envers laquelle une mesure de suspension provisoire est envisagée est convoquée à une audience du TI réuni en urgence de façon extraordinaire. Cette convocation contient l'indication des raisons de fait et de droit qui la justifient, informe la personne visée qu'elle dispose d'un délai de 8 jours pour faire connaître ses observations, qu'elle peut se faire assister d'un avocat de son choix, que faute pour elle de comparaître une décision sera prise sur la seule base du dossier joint à la convocation. Les éléments qui

Article 7 - Provisional suspension orders

The IT may, at the request of the President of the FIA and if required for the protection of any participant in a competition organised under the aegis of the FIA, for public interest or the interest of motor sport, provisionally suspend amongst others any authorisation, licence or approval issued by the FIA, within the context of a race, competition or other event organised by the FIA. This measure cannot exceed a period of three months, renewable once.

A provisional suspension order cannot be pronounced unless the person accused has been heard by the IT, or summoned at least 10 days in advance, unless circumstances are such that it is necessary to shorten this time limit.

Unless otherwise stated, the proceedings for hearings under this Article 7 shall be the same as for hearings under Article 6.

Provisional suspension, in particular of any authorisation, licence or approval issued on behalf of or by the FIA, is not a disciplinary sanction but a safety measure implemented for the protection of persons, the public interest or the interest of motor sport. It does not prevent a disciplinary procedure from being instigated, if appropriate, for the purpose of imposing sanctions for the same acts.

The person whose provisional suspension is under consideration shall be summoned to an extraordinary hearing of the IT which will be held as a matter of urgency. The summons shall contain the factual and legal justification for the hearing, and inform the person concerned that he has a period of 8 days to submit his Observations, that he may be assisted by the lawyer of his choice, and that if he fails to appear, a decision will be taken on the sole basis of the dossier enclosed with the summons. The documents justifying the envisaged suspension

justifient la mesure de suspension envisagée sont annexés à la convocation.

La décision de suspension est exécutoire de plein droit dès son prononcé et l'appel devant la CAI n'est pas suspensif.

La personne qui se voit retirer provisoirement notamment l'autorisation, la licence ou l'agrément doit s'abstenir de tout acte de nature à contourner la mesure de suspension.

La personne qui fait l'objet d'une mesure de suspension provisoire peut former un recours contre la décision devant la CAI.

Le Président de la FIA peut demander au TI de mettre fin à la suspension provisoire à tout moment, soit d'office, soit à la requête de l'intéressé, hors le cas où la mesure a été confirmée par la CAI.

Article 8 - Dispositions diverses

Article 8.1 - Urgence

En cas d'urgence justifiée, notamment par les contraintes liées au calendrier des compétitions sportives, les parties peuvent demander la mise en place d'une procédure accélérée. Les étapes et délais de la procédure suivie sont alors fixés par le président de l'Affaire, en respectant le principe du contradictoire et les droits de la défense.

S'il l'estime nécessaire, le Président de l'Affaire peut ordonner que cette procédure soit menée par conférences téléphoniques ou visioconférences.

Article 8.2 - Frais de l'enquête et de la procédure

Dans sa décision, le TI décide, en fonction de la solution donnée au litige, du sort des dépens qui sont calculés par le SGJ. Les dépens comprennent l'ensemble des frais, émoluments et débours engagés par l'autorité de poursuite depuis le début de l'enquête jusqu'au prononcé de la décision du TI et ceux afférents à la procédure devant le TI depuis sa saisine jusqu'au prononcé de la décision (frais d'enquête, frais des témoins, honoraires des experts et conseillers techniques, part contributive aux frais de fonctionnement du TI et du SGJ, etc.). Les dépens ne comprennent pas les frais et/ou honoraires de défense supportés par les Parties. Le TI peut décider de fixer les dépens de façon forfaitaire.

Article 8.3 - Droit de révision

Lorsque le TI a statué, en cas de découverte d'un élément nouveau et important qui était inconnu durant l'affaire devant le TI et qui serait de nature à remettre en cause ou à modifier sa décision, le TI pourra décider de réexaminer sa décision selon une procédure qui respectera les droits des Parties et qui sera conforme aux règles contenues dans le présent Règlement.

Le TI peut se saisir de la révision d'une affaire d'office, ou sur le recours en révision introduit soit par une des Parties et/ou une partie directement affectée par une décision prise, soit par le Président de la FIA. Pour être recevable, le recours en révision introduit par une partie ou par la FIA devant le TI doit être exercé dans les 12 mois suivant le prononcé de la décision objet du recours en révision. Si la décision a une influence sur le résultat d'un championnat, le recours en révision doit être exercé avant le 30 novembre de l'année au cours de laquelle a été rendue la décision susceptible de révision.

Article 8.4 - Transparence et règles concernant la publicité

Les débats devant le TI sont publics, sauf décision contraire du Président de l'Affaire.

order shall be appended to the summons.

A suspension order is fully effective as soon as it is pronounced, and an appeal before the ICA does not suspend the enforcement of this order.

The party who has had his authorisation, licence or approval provisionally suspended must abstain from doing any act liable to circumvent the suspension order.

The party who is the subject of a provisional suspension order may bring an appeal before the ICA.

The President of the FIA may request that the IT terminate the provisional suspension at any time, either on his own initiative or at the request of the party concerned, unless the order has been confirmed by the ICA.

Article 8 - Miscellaneous provisions

Article 8.1 - Urgency

In a case of justified urgency, in particular for constraints relating to the sports competition calendar, the parties may call for an expedited procedure. The stages and time limits of the procedure to be followed are then fixed by the President of the Hearing, with all due respect for adversarial principles and the rights of the all parties.

Where necessary the President of the Hearing may order that the hearing be conducted via videoconference or conference call.

Article 8.2 - Costs of the investigation and of the procedure

In its decision, the IT will determine, depending on the outcome of the case, against whom to award the costs, which are calculated by the GSC. The costs include all the expenses, fees, and disbursements incurred by the prosecuting body in the period from the beginning of the investigation until the pronouncement of the decision of the IT, and those pertaining to the procedure before the IT from the commencement of the matter until the pronouncement of the decision (including the costs of investigation, witnesses, fees of experts and technical advisers, a contribution to the operative costs of the IT and the GSC, etc.). The costs do not include the expenses and legal fees incurred by the Parties. The IT may decide to set a lump sum for the costs.

Article 8.3 - Right of review

After the IT has issued a decision, if any important new evidence is discovered which was unknown during the case before the IT and which could call into question or cause the IT to modify its decision, the IT may decide to re-examine its decision using a procedure which must respect both the rights of the Parties and the terms of the present Rules.

The IT may decide to re-examine a case, either on its own initiative or following a petition for review by either one of the Parties and/or a party that is directly affected by any decision handed down, or by the President of the FIA. In order to be admissible, the petition for review by a party or by the FIA must be submitted to the IT within 12 months of the decision to be reviewed. If the decision has an influence on the result of a championship, the petition for review must be submitted before 30 November of the year in which the decision to be reviewed was initially taken.

Article 8.4 - Transparency and rules regarding publicity

Hearings will be open to the press and the public, unless the President of the Hearing decides otherwise.

La date de l'audience ainsi que le championnat (ou la compétition) concerné et l'objet de la procédure seront préalablement rendus publics.

Les procédures suivantes s'appliqueront aux litiges à caractère sportif uniquement :

- a) Un communiqué de presse sera publié pour chaque affaire soumise au TI afin d'annoncer la date et l'heure de l'audience ainsi que le Championnat (ou la compétition) et l'objet du différend en cause.
- b) Lors de chaque audience, en fonction des capacités d'accueil de la salle, les journalistes et les observateurs qui auront fait une demande écrite pourront être admis à l'audience par le Président de l'Affaire. Dans le cas où le nombre de ces demandes serait supérieur à la capacité d'accueil de la salle d'audience, les intéressés peuvent être autorisés à suivre les débats retransmis en direct, dans une salle distincte de celle de l'audience, au moyen d'un circuit interne de télévision, les prises de son et d'images restant toutefois soumises à autorisation.

Article 8.5 - Faculté de dérogation

Par accord entre le Président de l'Affaire, l'autorité de poursuite et la Partie défenderesse, il peut être dérogé à tout ou partie des règles du présent Règlement Disciplinaire et Juridictionnel de la FIA.

Article 8.6 – Instructions pratiques

Le Congrès peut décider à la majorité de ses membres de préciser en tant que de besoin le présent chapitre 3 par des Instructions pratiques.

The date of a hearing as well as the Championship (or competition) concerned and the subject of the matter will be made public ahead of time.

The following procedures will apply to cases of an exclusively sporting nature:

- a) A press notice will be issued for each case submitted to the TI, announcing the date of the hearing as well as the Championship (or competition) concerned and the subject of the litigation.
- b) At each hearing, according to the available space, those journalists and observers who have applied in writing may be admitted to the courtroom by the President of the Hearing. If the number of applications exceeds the capacity of the courtroom, then journalists and observers may be allowed to follow the proceedings broadcast live in a separate room by means of a closed circuit television system, but the recording of sound or pictures remains subject to authorisation.

Article 8.5 - Possibility of dispensation

All or part of these Judicial and Disciplinary Rules of the FIA may be dispensed with by agreement between the President of the Hearing, the prosecuting body and the Respondent.

Article 8.6 - Practice Directions

The Congress may decide by a majority vote of its members to clarify the present Chapter 3 by means of practice directions as and when required.

CHAPITRE 4

LA COUR D'APPEL INTERNATIONALE DE LA FIA

Préambule

La CAI est chargée, pour résoudre les différends et questions qui lui sont soumis, d'appliquer et d'interpréter le présent règlement dans le but de faire respecter les Statuts et Règlements de la FIA, incluant notamment le Code Sportif International et le Code d'Éthique.

Article 9 - Missions de la CAI

Article 9.1 - Compétence contentieuse

En application des Statuts de la FIA, la CAI est compétente pour juger trois types d'appel : (1) appels de décisions sportives ; (2) appels de décisions prises par le TI ; et (3) appels en relation avec l'interprétation ou l'application des Statuts de la FIA.

1. Appels de décisions sportives

La CAI est compétente pour connaître :

- a) dans le cadre d'une compétition des Championnats de la FIA et des Coupes du Monde de la FIA, des appels introduits à l'encontre des décisions des Commissaires Sportifs par tout organisateur, concurrent, pilote, ou autre licencié qui est directement concerné ou qui est affecté personnellement par ces décisions.

Pour les besoins du paragraphe 1 (a), tout organisateur, concurrent, pilote ou autre licencié doit être considéré comme individuellement affecté par une décision dans l'hypothèse où cette décision les affecte en raison de certains de leurs attributs particuliers ou en raison d'une situation de faits qui les différencie

CHAPTER 4

THE FIA INTERNATIONAL COURT OF APPEAL

Preamble

The ICA's is entrusted with resolving the disputes brought before it by applying and interpreting the present rules, with the aim of enforcing the Statutes and Regulations of the FIA, including the International Sporting Code and the Code of Ethics.

Article 9 - Role of the ICA

Article 9.1 - Competence with regard to disputes

Pursuant to its competences as set out in the FIA Statutes, the ICA will hear three types of appeal case: (1) appeals concerning sporting decisions; (2) appeals concerning decisions taken by the TI; and (3) appeals concerning the interpretation or application of the FIA's statutes.

1. Appeals against sporting decisions

The ICA will hear:

- a) in the context of a competition forming part of an FIA Championship or World Cup, appeals against decisions of the stewards of an event brought by organisers, competitors, drivers or other licence-holders that are addressees of such decisions or that are individually affected by such decisions.

For the purpose of this subparagraph 1 (a), organisers, competitors, drivers and other licence-holders shall be regarded as being individually affected by a decision only if it affects them by reason of certain attributes peculiar to them, or by reason of a factual situation which differentiates them from all

d'autres personnes et les distingue personnellement du destinataire de la décision. Lorsqu'une décision porte sur un concurrent, les autres concurrents participant à la compétition du Championnat FIA ou de la Coupe du Monde FIA concernée doivent être regardés comme étant personnellement affectés ;

- b) des appels des ASN, ACN, organisateurs, concurrents, pilotes et autres licenciés à l'encontre de décisions d'un Tribunal d'Appel National prises en application des articles 15.1.2 à 15.1.5 du Code Sportif International ;
- c) des appels interjetés par la FIA concernant des décisions visées aux paragraphes 1 (a) et (b) ci-dessus ;
- d) des appels en relation avec d'autres matières sportives que le Président de la FIA déciderait de soumettre à la CAI.

Les appels prévus aux paragraphes 1 (a) et (b) de la part d'organiseurs, concurrents, pilotes, directeurs, officiels, membres et autres licenciés peuvent être interjetés à leur choix par les intéressés eux-mêmes ou par leur ASN ou ACN. L'ASN ou l'ACN concerné ne peut refuser d'interjeter appel dans ce dernier cas. Dans le cas où l'appel est directement interjeté par les intéressés, ils doivent immédiatement en informer leur ASN ou ACN et, à peine d'irrecevabilité, en justifier lors du dépôt de l'appel. L'ASN ou l'ACN concerné sera invité par la Cour à produire des Observations écrites et/ou à prendre part à l'audience si tel est son souhait.

2. Appels des décisions prises par le TI

La CAI est compétente pour connaître :

- a) des appels interjetés par toute personne sanctionnée par le TI. Les appels de la part d'organiseurs, concurrents, pilotes, directeurs, officiels, membres et autres licenciés peuvent être interjetés uniquement par leur ASN ou ACN. L'ASN ou l'ACN concerné ne peut refuser d'interjeter appel dans ces cas.
- b) des appels interjetés par la FIA à l'encontre de toute décision prise par le TI.

3. Appels des décisions des organes de la FIA en relation avec l'interprétation ou l'application des Statuts de la FIA

La CAI est compétente pour connaître :

- a) des appels introduits par les Membres de la FIA à l'encontre des décisions prises par les organes de la FIA en application des Statuts de la FIA (affiliations, radiations, etc.) ;
- b) des appels introduits par les Membres de la FIA en relation avec l'interprétation ou l'application des Statuts de la FIA ;
- c) des appels en relation avec l'interprétation ou l'application des Statuts de la FIA que le Président de la FIA déciderait de soumettre à la CAI.

Article 9.2 - Compétence en matière d'arbitrage

En application des Statuts de la FIA, la CAI peut également trancher de façon définitive les différends d'ordre sportif ou statutaire qui opposent les Membres de la FIA par la voie de l'arbitrage, sous réserve que le Président de la FIA décide de saisir la CAI à cette fin et que les parties au litige acceptent de se soumettre aux règles d'arbitrage de la CAI.

other persons and distinguishes them individually in the same way as the addressee. Where a decision is addressed to a competitor, the other competitors participating in the FIA Championship or World Cup competition to which that decision relates shall be regarded as being individually affected;

- b) appeals brought by ASNs, ACNs, organisers, competitors, drivers or other licence-holders who are addressees of a decision of a national court of appeal taken pursuant to Articles 15.1.2 and 15.1.5 of the International Sporting Code;
- c) appeals brought by the FIA in relation to decisions as set out in subparagraphs 1 (a) and (b), above;
- d) appeals relating to other sporting matters as the FIA President may consider should be heard by the ICA.

Appeals under subparagraphs 1 (a) and (b) by organisers, competitors, drivers, directors, officials, members and other licence-holders may be brought at their discretion by such applicants themselves or through the ASN or ACN of such persons or entities. The relevant ASN or ACN cannot refuse to bring such an appeal for the latter case. If the request is directly submitted by the applicants, they must immediately inform their ASN or ACN and provide proof of having done so when submitting the request, failing which the request shall be inadmissible. The ASN or ACN concerned shall be invited by the Court to provide written Observations and/or take part in the hearing if the ASN or ACN so chooses.

2. Appeals against decisions taken by the IT

The ICA will hear:

- a) appeals by addressees of decisions taken by the International Tribunal. Organisers, competitors, drivers, directors, officials, members and other licence-holders may bring an appeal only through the addressees' ASN or ACN. The relevant ASN or ACN cannot refuse to bring such an appeal;
- b) appeals brought by the FIA against decisions taken by the IT;

3. Appeals against decisions taken by a FIA body in relation to the interpretation or application of the FIA Statutes

The ICA will hear:

- a) appeals brought by FIA Members concerning decisions taken by the bodies of the FIA in application of the FIA Statutes (affiliations, striking off the rolls, etc.);
- b) appeals brought by FIA Members in relation to the interpretation or application of the FIA Statutes by the FIA;
- c) appeals concerning the interpretation or application of the FIA Statutes as the FIA President may consider should be heard by the ICA.

Article 9.2 - Competence with regard to Arbitration

Pursuant to its competences which are set out in the FIA Statutes, the ICA may also hear requests for arbitration in relation to disputes of a sporting or regulatory nature between FIA members, provided that the FIA President decides to refer the matter to the ICA and that all parties to such disputes agree to be bound by the arbitral ruling of the ICA.

Article 10 - La procédure devant la CAI

Article 10.1 - La saisine de la CAI

Article 10.1.1 - La notification d'appel

L'appel doit être notifié au SGJ par la FIA, le Membre de la FIA, la personne ayant fait l'objet d'une décision du TI ou toute personne disposant d'un intérêt juridique à agir. Le SGJ délivre un "avis de réception", sur lequel sont notées l'heure et la date de réception. Pour ce qui est des délais, l'heure de réception par le SGJ, et non l'heure d'envoi, sera déterminante. La notification d'appel doit comprendre :

- a) l'identité de l'appellant (concurrent, pilote, organisateur, Membre de la FIA, personne ayant fait l'objet d'une décision du TI, etc.), la copie de la décision contestée et les motifs de l'appel soumis à la CAI,
- b) tout document prouvant que la caution d'appel a bien été versée à la CAI,
- c) la signature d'un représentant dûment qualifié du Membre de la FIA qui présente l'appel pour le compte de l'appellant, s'il y a lieu,
- d) dans le cas d'un appel à l'encontre d'une décision des Commissaires Sportifs, la preuve que l'intention de faire appel de cette décision a été transmise par écrit aux Commissaires Sportifs :
 - dans l'heure suivant la publication de la décision,
 - ou dans le cas d'une décision prise en application de l'article 11.9.3.t ou 14.1 du Code Sportif International ou dans les cas où les commissaires sportifs ont considéré que le délai d'une heure était impossible à respecter, dans le délai que ces derniers auront fixé par écrit dans leur décision (lequel ne devant pas excéder 24 heures suivant la publication de la décision).

Aucune notification de l'intention de faire appel n'est requise dans le cadre d'un appel interjeté par la FIA.

- e) dans le cas où, en application du dernier alinéa de l'article 9.1.1, l'appel est directement interjeté par l'intéressé, la preuve qu'il en a informé son ASN ou son ACN.

Toute notification irrégulière entraîne l'irrecevabilité de l'appel.

Article 10.1.2 - Paiement de la caution d'appel/caution de tierce-partie

Une caution est exigée pour interjeter appel devant la CAI ou quand une requête à fins de participer à la procédure en tant que tierce-partie a été admise. Son montant est fixé par le Conseil Mondial du Sport Automobile et publié sur le site internet de la FIA à la page <https://www.fia.com/fia-courts>.

La caution d'appel est exigible dès la notification de l'appel, indépendamment du fait que l'instance d'appel se poursuive ou non.

Dans le cas d'une tierce-partie, la caution est exigible dans les 48 heures suivant le moment où la requête de la tierce-partie à fins de participer à la procédure a été admise, faute de quoi la requête sera irrévocablement considérée comme retirée. Tant que le paiement n'aura pas été effectué, aucune information ou document en relation avec l'affaire ne sera transmis à la tierce-partie et aucune observation de la part de cette tierce-partie ne sera prise en compte dans la procédure.

Article 10.2 - Retrait d'un appel

Si un appellant souhaite retirer un appel après l'avoir interjeté, la requête devra être faite par écrit.

Article 10 - Proceedings before the ICA

Article 10.1 - Submission of a case to the ICA

Article 10.1.1 - Notification of an appeal

The appeal must be notified to the GSC by the FIA, the FIA Member, the person who is the subject of a decision of the IT or any other person who has a legal interest to act. The GSC will issue an "acknowledgement of receipt" which will indicate the time and date of receipt. For the purpose of any deadline, the time of receipt by the GSC, and not the time of sending, will be deemed conclusive. The notification of an appeal must include:

- a) the identity of the appellant (competitor, driver, organiser, FIA Member, person who has been the subject of a decision of the IT, etc.), a copy of the contested decision and the reasons for bringing the appeal,
- b) any document proving that the appeal deposit has been paid to the ICA,
- c) the signature of a duly qualified representative of the FIA Member who is bringing the appeal on behalf of the appellant, where applicable,
- d) where the appeal is one against a decision of the Stewards, proof that the intention of appeal was given in writing to the Stewards:
 - within one hour of the publication of the decision.
 - or in the case of a decision taken pursuant to Article 11.9.3.t or 14.1 of the International Sporting Code or in circumstances where the stewards had considered that compliance with the one-hour deadline was impossible, within the time limit that the latter set down in writing in their decision (which shall not exceed 24 hours following the publication of the decision).

No notice of intention to appeal is required for any appeal by the FIA.

- e) where the appeal is, pursuant to last paragraph of Article 9.1.1, directly submitted by the applicant, proof that he has informed his ASN or ACN.

Any irregularity in the notification will result in the inadmissibility of the appeal.

Article 10.1.2 - Payment of the appeal deposit/third party deposit

A deposit will be charged for bringing an appeal before the ICA or when a request for participation in the proceedings as a third party has been granted. Its amount will be set by the World Motor Sport Council and published on the FIA website at <https://www.fia.com/fia-courts>.

The appeal deposit becomes payable on notification of the appeal, regardless of whether or not the appeal proceeds further.

In case of a third party, the deposit becomes payable within 48 hours from the moment that the request of the third party to participate in the proceedings has been granted. Otherwise the request will be irrevocably considered as withdrawn. Until the payment has been made, no information or document related to the case will be served to the third party and no observation from that third party will be taken into account in the proceedings.

Article 10.2 - Withdrawal of an appeal

If an appellant wishes to withdraw an appeal after it has been brought, a request must be made in writing.

Lorsqu'un appellant a retiré un bénéfice de l'appel et/ou si les intérêts de tierces-parties sont en jeu, sa requête de retrait sera examinée lors d'une audience ultérieure. La décision de tenir ou non une audience est prise par le Président de l'affaire. Si la formation de jugement n'a pas encore été constituée, la décision appartient alors au Président de la CAI ou, en cas d'indisponibilité, au vice-Président.

Si, en application de l'alinéa précédent, il est décidé de ne pas tenir d'audience, le Président de l'affaire statue sur la requête de retrait d'appel. Si la formation de jugement n'a pas encore été constituée, le Président de la CAI, ou en cas d'indisponibilité le vice-Président, statue.

Si la CAI estime qu'un appel est purement dilatoire et décide de le rejeter, l'appellant pourra être condamné à une amende d'un maximum de 150 000 € en sus de la perte de sa caution.

Article 10.3 - Les délais de notification d'un appel

- (i) Délai pour la notification d'un appel par un Membre de la FIA, une personne ayant fait l'objet d'une décision du TI ou toute autre personne présentant un intérêt juridique à agir :

Toute notification d'appel par un Membre de la FIA, une personne ayant fait l'objet d'une décision du TI ou toute autre personne présentant un intérêt juridique à agir devra être transmise au SGJ dans les délais suivants :

- a) Appel contre une décision des Commissaires Sportifs : l'appel doit être notifié dans les 96 heures suivant la notification de l'intention de faire appel de la décision des Commissaires Sportifs par l'intéressé, sous réserve d'avoir notifié à ces derniers cette intention de faire appel dans le respect de l'article 10.1.1.d).
 - b) Appel contre une décision d'un organe juridictionnel d'une ASN ou d'un ACN : l'appel doit être notifié dans les 7 jours suivant la signification de la décision de l'organe juridictionnel national.
 - c) Les appels contre des décisions prises par les organes de la FIA en application des Statuts (affiliations, radiations, etc.) et par le TI doivent être notifiés dans les 7 jours suivant la signification ou la publication de la décision.
- (ii) Délai pour la notification d'un appel par la FIA :
- L'appel doit être notifié au SGJ par écrit dans les 7 jours à compter du moment où le Président de la FIA aura reçu notification écrite de la décision contestée.

Toute notification d'appel ou d'intention d'appel faite hors délai entraîne la nullité de l'appel et la forclusion du droit d'appel.

Article 10.4 – Les Parties

- (i) Dans le cadre des procédures devant le CAI, les Parties sont les suivantes :
- a) les Parties principales, c'est-à-dire la personne ayant interjeté appel (« l'Appellant »), celle qui a pris la décision contestée (« le Défendeur ») et, le cas échéant, la FIA ;
 - b) les tierces-parties qui ont été admises à participer à la procédure en application du (ii) ci-dessous.
- (ii) Indépendamment des Parties principales en cause, la CAI peut entendre, à leur requête et en qualité de tierce-partie, ceux qui pourraient être affectés directement et de manière significative par la décision à intervenir. Il revient aux intéressés d'adresser par écrit une demande à

When an appellant has received a benefit from the appeal and/or if the interests of third parties are involved, the withdrawal request shall be considered at a subsequent hearing. The decision to hold or not hold a hearing is taken by the President of the Hearing. If the judging panel has not yet been constituted, the President of the ICA, or in case of unavailability, the Vice-President, shall then decide.

If, pursuant to the preceding paragraph, it is decided to not hold a hearing, the President of the Hearing shall rule on the appeal withdrawal request. If the judging panel has not yet been constituted, the President of the ICA, or in case of unavailability, the Vice-President, shall decide.

If the ICA considers the appeal to be frivolous and decides to reject it, the appellant may be required to pay a fine of a maximum of €150,000, in addition to losing its appeal deposit.

Article 10.3 - Time limits for notifying an appeal

- (i) Time limit for the notification of an appeal by an FIA Member, a person who is the subject of a decision of the IT or any other person who has a legal interest to act:

Any notification of an appeal by an FIA Member, a person who is the subject of a decision of the IT or any other person who has a legal interest to act must be transmitted to the GSC within the following time limits:

- a) Appeals against a decision of the Stewards: the appeal must be notified within 96 hours of the notification to the Stewards by the person concerned of his intention to appeal of the Stewards' decision, on condition that the Stewards have been notified of such intention to appeal in accordance with Article 10.1.1.d).
 - b) Appeals against a decision of a judicial body of an ASN or an ACN: the appeal must be notified within 7 days following notification of the decision of the national judicial body.
 - c) Appeals against decisions taken by the bodies of the FIA in application of the Statutes (affiliations, striking off the rolls, etc.) and by the IT: the appeal must be notified within 7 days following the notification or publication of the decision.
- (ii) Time limit for the notification of an appeal by the FIA:

The FIA must notify the GSC in writing within 7 days of receipt by the President of the FIA of the written notification of the decision to appeal.

Any notification of appeal or of intention to appeal made after the deadline shall result in the inadmissibility of the appeal.

Article 10.4 – Parties

- (i) Within the framework of the proceedings before the ICA, Parties are as follows:
- a) the main Parties, i.e. the party who has lodged the appeal ("the Appellant"), whoever took the contested decision ("the Respondent") and, where applicable, the FIA;
 - b) any third-parties who have been granted rights to participate in the proceedings pursuant to (ii) hereinafter.
- (ii) Independently of the main Parties to the appeal, the ICA may hear, as a third party, anyone who so requests and who could be directly and significantly affected by the decision to be taken. It is the responsibility of any such applicant to send to the ICA a written request, and if that

la CAI, et si cette demande est acceptée, ces tierces-parties seront autorisées à soumettre des observations écrites et orales sous la direction du Président de l'Affaire.

Toute requête en vue de participer à la procédure en tant que tierce-partie doit être soumise à son choix par l'intéressé ou par l'intermédiaire du Membre de la FIA dont il dépend et être accompagnée d'une requête motivée. Si cette requête est satisfaite, une caution du montant fixé conformément à l'article 10.1.2 sera exigée.

Dans le cas où la requête est directement adressée par l'intéressé, il doit immédiatement en informer le membre de la FIA dont il dépend et, à peine d'irrecevabilité, en justifier lors du dépôt de la requête. Si la requête est admise, le Membre de la FIA en question sera invité par la Cour à produire des Observations écrites et/ou à prendre part à l'audience si tel est son souhait. Les dispositions du présent règlement relatives aux droits des tierces-parties devant la CAI lui seront également applicables.

- (iii) Sans préjudice de son droit d'appel, la FIA peut intervenir spontanément dans toute procédure, peut être représentée lors de toutes les audiences et a le droit de poser des questions aux Parties, témoins et experts, et de présenter des observations écrites qu'elle peut appuyer oralement à l'audience.

La FIA peut également citer tout témoin, sachant, expert ou conseiller technique dont elle jugera l'audition nécessaire.

Article 10.5 - Le calendrier de procédure

Une fois l'appel notifié et la caution d'appel versée, le Président de l'Affaire devra fixer un calendrier pour l'échange des mémoires et l'audience, et devra l'adresser aux Parties principales avec une convocation à l'audience.

La convocation à l'audience devra rappeler aux Parties principales qu'elles doivent comparaître en personne ou par leurs représentants habilités, s'il s'agit d'une personne morale, d'une entité ou d'une organisation, et qu'en leur absence une décision pourra être prise contre elles.

Elles peuvent se faire assister d'un avocat. En cas d'empêchement majeur, ce dernier pourra les représenter en leur absence, à condition qu'il puisse justifier auprès de la CAI, de leur incapacité à se présenter en personne.

Au moins quinze jours seront accordés à l'Appellant pour présenter son mémoire d'appel, au Défendeur pour présenter son mémoire en réponse, et au moins quinze jours sépareront le mémoire en réponse de l'audience. Lorsque les circonstances l'exigent, le Président de l'Affaire, après avoir consulté les Parties principales, pourra réduire les délais de réception et d'échange des mémoires.

Article 10.6 - Les mémoires

Les mémoires d'appel et en réponse :

- a) devront être rédigés en français et en anglais,
- b) devront indiquer tous les arguments que les Parties entendent soulever (qui peuvent être présentés de manière succincte), la mesure corrective visée, une liste des preuves matérielles dont les Parties entendent se prévaloir lors de l'audience de la CAI (incluant les enregistrements vidéo, sonores, les photographies, graphismes, l'identité des témoins, sachants ou experts à entendre, etc.), ainsi qu'un exposé des raisons pour lesquelles les Parties estiment que ces preuves appuieront leur thèse, avec des copies des dépositions de témoins, sachants ou des expertises qu'elles souhaitent produire,

request is granted, that third-parties shall be permitted to submit written and oral observations under the directions of the President of the Hearing.

Any request in view to participate in the proceedings as a third party shall be submitted at its discretion by such applicant or through the FIA Member of the applicant and be accompanied by a reasoned request. If the request is granted, a deposit of the amount set in accordance with Article 10.1.2 shall be charged.

If the request is directly submitted by the applicant, it must immediately inform its FIA Member and provide proof of having done so when submitting the request, failing which the request shall be inadmissible. If the request is granted, the FIA Member concerned shall be invited by the Court to provide written Observations and/or take part in the hearing if the FIA Member so chooses. The provisions of the present Rules regarding third-party rights before the IT are equally applicable to it.

- (iii) Without prejudice to its right of appeal, the FIA may intervene spontaneously in any proceeding, may be represented at all hearings and has the right to put questions to the Parties, witnesses and experts, and to make written submissions which it may support orally at the hearing.

The FIA may also call any witness, knowledgeable person, expert, or technical adviser whose testimony at the hearing it may deem necessary.

Article 10.5 - Calendar of proceedings

Once the appeal has been notified and the appeal deposit paid, the President of the Hearing shall set a timetable for the exchange of written pleadings and for the hearing, and serve it on the main Parties together with a summons to attend the hearing.

The summons shall remind the main Parties that they must appear in person, or through their authorised representatives in the case of a legal entity or an organisation, and that in their absence a decision may be taken against them.

They may be assisted by a lawyer who, if a party is absolutely unable to attend, may represent it in its absence, provided it can satisfy the ICA as to the reasons for its failure to attend in person.

The Appellant will be granted at least fifteen days to submit its grounds for appeal, and the Respondent will be granted a further fifteen days to present its response. There will be a period of at least fifteen days between the submission of the response and the hearing. When circumstances so require, the President of the Hearing, after consultation with the main Parties, may reduce the time limits for the receipt and exchange of the grounds.

Article 10.6 - Grounds

The grounds for appeal and grounds in response:

- a) must be written in French and English,
- b) must indicate each of the arguments on which the Parties intend to rely (which may be presented in skeleton form), the remedy sought, a list of any material evidence which the Parties intend to present during the ICA hearing (including film recordings, sound recordings, photographs, graphics, the identities of witnesses, knowledgeable persons, or experts to be heard, etc.) and an explanation of why the Parties believe such evidence will support their case, together with copies of any statements by witnesses or knowledgeable persons, or expert opinions that the Parties wish to rely on,

- c) devront être déposés à la CAI en dix exemplaires en français et dix exemplaires en anglais par courrier, et un exemplaire en français et un exemplaire en anglais sont envoyés à la CAI le jour même par courrier électronique.

Toute tierce-partie qui s'est vue accorder le droit de participer à la procédure pourra présenter des observations écrites dans le délai fixé par le Président de l'Affaire. De telles observations seront mises à la disposition des autres Parties. Les tierces-parties ont également le droit de présenter des observations orales à l'audience dans les conditions fixées à l'article 10.8.

Après échange des mémoires d'appel et en réponse, les Parties ne seront pas autorisées à présenter d'autres documents ou pièces à la CAI, sauf circonstances nouvelles ou exceptionnelles et avec la permission du Président de l'Affaire.

Article 10.7 – Décisions concernant le déroulement de l'affaire

Il est rappelé que l'impartialité et l'équité impliquent que toutes les soumissions sont par principe communiquées à toutes les Parties.

Dès réception d'une demande appropriée, en particulier pour des raisons tenant à la confidentialité des données, ou de sa propre initiative, le Président de l'Affaire donnera des instructions en ce qui concerne l'audience et le déroulement de l'affaire, y compris pour ce qui est du droit des Parties d'être entendues, l'audition de tout expert, sachant ou témoin, la manière selon laquelle les Parties pourront être entendues ou soumettre tout document à la Cour, et l'existence ou non de circonstances nouvelles ou exceptionnelles justifiant la production de pièces supplémentaires en dehors des délais fixés par le Président de l'Affaire.

Le Président de l'Affaire peut désigner un membre de la CAI, parmi ceux désignés pour l'affaire, pour instruire l'affaire et préparer un rapport qui peut être présenté à l'audience.

Article 10.8 - L'audience de la CAI

L'audience de la CAI est tenue par la formation de jugement et présidée par le Président de l'Affaire.

- (i) En accord avec le principe du contradictoire, le Président de l'Affaire invite les Parties à exposer leurs arguments respectifs, le cas échéant sans que les témoins, sachants ou experts soient présents, l'Appelant prenant la parole en premier, suivi du Défendeur.

Les tierces-parties qui se sont vues accorder le droit de participer à la procédure peuvent, si nécessaire, présenter des observations orales à l'audience et demander l'audition de témoins, sachants ou experts, mais uniquement à l'appui de leurs observations écrites. Elles ne sont donc pas autorisées à présenter à l'audience des arguments qui n'auraient pas fait l'objet du préalable, dans les conditions fixées par le Président de l'Affaire, d'un mémoire écrit. Les demandes d'audition de témoins, sachants ou experts peuvent être refusées par le Président de l'Affaire si elles apparaissent manifestement excessives ou inutiles.

- (ii) La CAI entend les différents témoins, sachants, experts et tierces-parties. Les Parties principales ont le droit d'interroger tous les témoins, sachants, experts et tierces-parties sur leur déposition. Sauf sur requête spéciale en cas de circonstances exceptionnelles, laissée à l'appréciation du Président de l'Affaire, les tierces-parties ne sont pas autorisées à interroger les témoins, sachants et experts des autres Parties (principales et tierces).

Le Président de l'Affaire peut décider, s'il considère qu'il en va de l'équité à l'égard d'une des Parties ou si cela peut aider la CAI, d'entendre tout autre sachant, en sus

- c) are sent to the ICA by post (ten copies in French and ten copies in English); one copy in French and one copy in English must be sent to the ICA by e-mail on the same day.

Any third party who has been granted rights to participate in the proceedings shall be entitled to make a written submission within a time limit set by the President of the Hearing. Any such submission shall be made available to the other Parties. Third parties are also entitled to present oral observations at the hearing under the conditions set out in Article 10.8.

After exchange of grounds for appeal and the response, the Parties shall not be permitted to submit further documents or evidence to the ICA, save in new or exceptional circumstances and with the permission of the President of the Hearing.

Article 10.7 - Directions with respect to the conduct of the case

It is to be recalled that fairness and equity require that all submissions are by principle served to all the Parties.

Upon receipt of an appropriate application, in particular if related to reasons concerning the confidentiality of data, or on his own initiative, the President of the Hearing shall issue directions with respect to the hearing and the conduct of the case, including the right of any Parties to be heard, the hearing of any expert, knowledgeable person or witness, the manner in which Parties may be heard or submit any document to the Court, and whether new or exceptional circumstances exist to justify the submission of further evidence outside the time limits that have been set by the President of the Hearing.

The President of the Hearing may also designate a member of the ICA, among those of the judging panel, to conduct the investigation of the case and prepare a report which may be presented at the hearing.

Article 10.8 - Hearings before of the ICA

The ICA hearing is conducted by the judging panel and presided over by the President of the Hearing.

- (i) In accordance with adversarial principles, the President of the Hearing will invite the Parties to set out their respective arguments, where appropriate without the witnesses, knowledgeable persons or experts being present, starting with the Appellant and followed by the Respondent.

Third-parties who have been granted rights to participate in the proceedings may, if necessary, make oral submissions at the hearing and request the hearing of witnesses, knowledgeable persons or experts, but only in support of their written submissions. They are therefore not authorised to present to the hearing arguments which have not been the subject of a written submission beforehand, in accordance with the conditions determined by the President of the Hearing. Requests for the hearing of witnesses, knowledgeable persons or experts may be refused by the President of the Hearing if they appear clearly excessive or unnecessary.

- (ii) The ICA hears the respective witnesses, knowledgeable persons, experts and third-parties. The main Parties shall have the right to question all the witnesses, knowledgeable persons, experts and third parties on their statements. Except upon special request in the event of exceptional circumstances, and at the discretion of the President of the Hearing, third parties are not authorised to examine the witnesses, knowledgeable persons and experts of the other Parties (main and third).

The President of the Hearing may decide, if he considers that fairness to any Party requires it, or that it would assist the ICA, to hear any other knowledgeable person, in

des Parties elles-mêmes, et de leurs témoins, sachants et experts.

Après leur déposition, le Président de l'Affaire peut demander aux témoins, sachants et experts de rester dans la salle d'audience et de ne parler à aucun autre témoin, sachant ou expert n'ayant pas encore effectué sa déposition.

- (iii) Le Président de l'Affaire invite enfin les Parties principales à présenter leurs conclusions finales.

Le Président de l'Affaire, qui assure la police de l'audience, peut décider, en fonction des circonstances, de procéder autrement et/ou d'accorder en tant que de besoin un droit de réplique aux Parties.

- (iv) Le Président de l'Affaire peut autoriser une partie ou toute personne participant à l'audience à assister par visioconférence ou par un autre moyen de communication.

- (v) A la fin de l'audience, les débats sont déclarés clos, et les Parties ne sont plus autorisées à soumettre aucun élément supplémentaire, sauf à la demande de la CAI après réouverture des débats que la CAI peut décider notamment si un fait nouveau est porté à sa connaissance.

Le Président de l'Affaire annonce l'heure et la date probables du prononcé de la décision.

- (vi) La CAI délibère à huis clos pour prendre sa décision, hors la présence de la FIA ou de toute partie en cause.

Article 10.9 - La décision de la CAI

La CAI a les mêmes pouvoirs de décision que l'autorité dont la décision lui est déferée.

La CAI peut admettre ou rejeter un appel, en tout ou en partie, et elle peut décider de confirmer, annuler, réduire ou augmenter une pénalité prononcée. Elle peut annuler ou modifier les résultats d'une compétition mais ne peut ordonner qu'une compétition soit recommencée.

Les décisions sont prises à la majorité simple des membres de la formation de jugement, le Président de l'Affaire ayant une voix prépondérante en cas de partage égal des voix. Les décisions sont en principe prises lors de réunions, mais le délibéré et le vote par correspondance, courriel, et la tenue de réunions par visioconférence ou conférence téléphonique sont possibles en cas d'urgence ou de nécessité.

Le délibéré est secret mais la décision est publique.

Les décisions de la CAI sont motivées et mentionnent le nom des membres ayant participé au délibéré. Elles sont rendues en français et en anglais ; en cas de divergence, la version en français fait foi.

Les décisions de la CAI sont immédiatement exécutoires dès leur prononcé.

Elles sont notifiées au Président de la FIA et aux Parties.

Article 11 - Dispositions diverses

Article 11.1 - Urgence

En cas d'urgence justifiée, notamment par les contraintes liées au calendrier des compétitions sportives, les parties peuvent formuler une requête en vue de la mise en place d'une procédure accélérée. Si cette requête est admise par le Président de l'Affaire, les étapes et délais de la procédure suivie sont alors fixés par le celui-ci.

addition to the Parties themselves and their witnesses, knowledgeable persons and experts.

After they have made their statements, the President of the Hearing may direct the witnesses, knowledgeable persons and experts to remain in the courtroom and not to speak to any other witness, knowledgeable person or expert who has yet to give evidence.

- (iii) Lastly, the President of the Hearing will invite the main Parties to make their closing statements.

Depending on the circumstances, the President of the Hearing, who is responsible for organising the hearing, may decide to proceed differently and/or, if need be, to offer the Parties the right to reply.

- (iv) The President of the Hearing may permit a party or any person taking part in the hearing to attend via videoconference or another means of communication.

- (v) At the end of the hearing, the hearing will be declared closed, and no further submissions or evidence will be permitted, unless requested by the ICA after the hearing has been re-opened which the ICA may decide for instance if it becomes aware of any new fact.

The President of the Hearing will announce the likely time and date when the decision will be pronounced.

- (vi) The ICA will deliberate in camera to reach its decision, in the absence of the FIA and any other party to the case.

Article 10.9 - Decision of the ICA

The ICA has all the decision-making powers of the authority that took the contested decision.

In addition, the ICA may admit or dismiss the appeal, in whole or in part, and may decide to confirm, waive, mitigate or increase the penalty inflicted. It may annul or amend the results of a competition, but it is not empowered to order any competition to be re-run.

The decision shall be taken by the simple majority of the members of the judging panel. The President will have a casting vote in the event of a deadlock. Decisions are in principle taken during meetings, but deliberation and voting by correspondence, e-mail, and the holding of meetings via videoconference or conference call are permissible in case of urgency or of necessity.

The deliberation is secret but the decision is public.

Decisions shall be reasoned and state the names of the members who took part in the deliberation. Decisions are delivered in French and English. In case of any difference of interpretation, the French version takes precedence.

Decisions of the ICA are binding with immediate effect as soon as they are issued.

Decisions shall be notified to the President of the FIA and the Parties.

Article 11 - Miscellaneous provisions

Article 11.1 - Urgency

In a case of justified urgency, in particular for constraints relating to the sports competition calendar, the parties may submit a request for an expedited procedure. If such request is granted by the President of the Hearing, the stages and time limits of the procedure to be followed are then fixed by him.

Cette procédure peut notamment engendrer la mise en place de téléconférences ou visioconférences. Dans ce cas la CAI peut prendre une décision temporaire dans l'attente d'une audience ultérieure.

Article 11.2 - Frais de la CAI et remboursement de la caution d'appel/caution de tierce-partie

En statuant sur les recours qui lui sont déferés, la CAI décide, en fonction de la solution donnée à l'affaire, à la charge de quelle(s) Partie(s) (principales et/ou tierces) seront mis les dépens qui sont calculés par le Secrétariat Général des Juridictions. Les dépens peuvent comprendre l'ensemble des frais, émoluments et débours afférents à la procédure devant la CAI depuis sa saisine jusqu'au prononcé de la décision (frais d'enquête, indemnités des témoins, honoraires des experts et conseillers techniques, part contributive aux frais de fonctionnement de la CAI et du SGJ etc.). Les dépens ne comprennent pas les frais et honoraires de défense supportés par les Parties. La CAI peut décider de fixer les dépens de façon forfaitaire.

La CAI peut décider de partager les dépens entre les Parties.

En fonction de la solution donnée à l'affaire, la caution d'appel/caution de tierce partie pourra être conservée, sans préjudice des éventuelles sommes restant dues au titre des dépens, ou bien restituée en partie ou en totalité.

Article 11.3 - Droit de révision

Lorsque la CAI a statué, en cas de découverte d'un élément nouveau et important qui était inconnu lors de l'évocation initiale de l'affaire devant la CAI et qui serait de nature à remettre en cause ou à modifier sa décision, la CAI pourra décider de réexaminer sa décision selon une procédure qui respectera les droits des Parties et qui sera conforme aux règles contenues dans le présent Règlement.

La CAI peut se saisir de la révision d'une affaire d'office ou sur le recours en révision introduit soit par une partie concernée et/ou directement affectée par une décision prise, soit par le Président de la FIA. Pour être recevable, le recours en révision introduit par une partie ou par la FIA devant la CAI doit être exercé dans les 12 mois suivant le prononcé de la décision objet du recours en révision. Si la décision a une influence sur le résultat d'un championnat, le recours en révision doit être exercé avant le 30 novembre de l'année au cours de laquelle a été rendue la décision susceptible de révision.

Article 11.4 - Transparence et règles concernant la publicité

Les débats devant la CAI sont ouverts aux médias et au public. Le Président de l'Affaire peut toutefois décider du huis-clos total ou partiel pour des raisons liées à l'ordre public ou en vue de la préservation de la confidentialité des données.

La date de l'audience ainsi que le championnat (ou la compétition) concerné et l'objet de la procédure seront préalablement rendus publics.

Les procédures suivantes s'appliquent aux litiges à caractère sportif uniquement :

- a) Un communiqué de presse sera publié pour chaque affaire soumise à la CAI afin d'annoncer la date et l'heure de l'audience ainsi que le Championnat (ou la compétition) et l'objet du différend en cause.
- b) Lors de chaque audience, en fonction des capacités d'accueil de la salle, les journalistes et les observateurs qui auront fait une demande écrite pourront être admis à l'audience par le Président de l'Affaire. Dans le cas où le nombre de ces demandes serait supérieur à la capacité d'accueil de la salle d'audience, les intéressés peuvent être autorisés à suivre les débats retransmis en direct, dans une salle distincte de celle de l'audience, au moyen d'un circuit interne de télévision, les prises de son et d'images restant toutefois soumises à autorisation.

This procedure may require among other things the use of conference calls or videoconferences. In this case, the ICA may take a temporary decision, pending a later hearing.

Article 11.2 - ICA costs and return of appeal deposit/third party deposit

In giving judgement on an appeal brought before it, the ICA will determine, depending on the outcome of the case, against which Party(ies) (main and/or third) to award the costs, which are calculated by the General Secretariat of the Courts. The costs may include all the expenses, fees, and disbursements incurred in the procedure before the ICA, from the commencement of the appeal until the pronouncement of the decision (including the costs of the investigation, witnesses, fees for experts and technical advisers, a contribution to the operative costs of the ICA and of the General Secretariat, etc.). The costs do not include the expenses or legal defence fees incurred by the Parties. The ICA may decide to set a lump sum for the costs.

The ICA may decide to share the costs between the Parties.

Depending on the outcome of the case, the appeal deposit/third party deposit may be retained, without prejudice to the possible remaining amounts due with respect to the costs, or returned in part or in its entirety.

Article 11.3 - Right of review

After the ICA has issued a decision, if any important new evidence is discovered which was unknown at the outset of the case before the ICA and which could call into question or cause the ICA to modify its decision, the ICA may decide to re-examine its decision using a procedure which must respect both the rights of the Parties and the terms of the present Rules.

The ICA may decide to re-examine a case, either on its own initiative or following a petition for review by either one of the parties concerned and/or a party that is directly affected by any decision handed down, or by the President of the FIA. In order to be admissible, the petition for review by a party or by the FIA must be submitted within 12 months of the decision to be reviewed. If the decision has an influence on the result of a championship, the petition for review must be submitted before 30 November of the year in which the decision to be reviewed was initially taken.

Article 11.4 - Transparency and rules regarding publicity

The hearings will be open to the press and to the public. The President of the Hearing may however decide to conduct all or part of the hearings in closed sessions for public order reasons or in order to preserve the confidentiality of data.

The date of a hearing as well as the Championship (or competition) concerned and the subject of the matter will be made public ahead of time.

The following procedures will apply to cases of an exclusively sporting nature:

- a) A press notice will be issued for each case submitted to the ICA, announcing the date and time of the hearing as well as the Championship (or competition) concerned and the subject of the litigation.
- b) At each hearing, according to the available space, those journalists and observers who have applied in writing may be admitted to the courtroom by the President of the Hearing. If the number of applications exceeds the capacity of the courtroom, journalists and observers may be allowed to follow the proceedings broadcast live in a room separate by means of a closed circuit television system, but the recording of sound or pictures remains subject to authorisation.

Article 11.5 - Faculté de dérogation

Par accord entre le Président de l'Affaire et les Parties principales, il peut être dérogé à tout ou partie du présent Règlement Disciplinaire et Juridictionnel de la FIA, en ce compris la possibilité de ne pas tenir une audience avant le délibéré de la décision de la CAI, ou de la tenir par visioconférence ou tout autre moyen de communication.

Article 11.6 - Instructions Pratiques

Le Congrès peut décider à la majorité de ses membres de préciser en tant que de besoin le présent Chapitre 4 par des Instructions Pratiques.

Article 11.7 - Obligations financières des parties

Les mesures financières prononcées par le TI ou de la CAI (amende et/ou dépens) doivent être payées dans les 30 jours suivant la réception de la facture correspondante par la partie concernée.

Tout retard dans le paiement des sommes visées au premier alinéa privera automatiquement l'intéressé du droit de participer à toute compétition placée sous l'égide de la FIA ou d'un des Membres de la FIA ou, d'une façon générale, de participer à toute activité relevant de la FIA ou de l'un des Membres de la FIA, jusqu'au paiement de celles-ci.

Article 11.5 - Possibility of dispensation

All or part of these Judicial and Disciplinary Rules of the FIA, including the possibility of not holding a hearing before the deliberation of the decision of the ICA, or of holding it by videoconference or any other means of communication, may be dispensed with by agreement between the President of the Hearing and the main Parties.

Article 11.6 - Practice Directions

The Congress may decide by a majority vote of its members to clarify the present Chapter 4 by means of Practice Directions as and when required.

Article 11.7 - Financial obligations of the Parties

The financial measures decided by the IT or ICA (fine and/or costs) must be paid within 30 days from the date on which the invoice is received by the party concerned.

Any delay in the payment of the amounts referred to in the first paragraph automatically divests the interested party of the right to participate in any competition held under the auspices of the FIA or of an FIA Member or, in general, to participate in any activity of the FIA or of an FIA Member until that payment has been made.

CHAPITRE 5

LE SECRETARIAT GENERAL DES JURIDICTIONS DE LA FIA (SGJ)

Article 12 - Mission et organisation du SGJ

Le fonctionnement du TI, de la CAI et du Congrès est assuré par le SGJ, composé de personnels de la FIA, travaillant en liaison avec et sous l'autorité des Présidents des Juridictions de la FIA, des Présidents des Affaires et du Président du Congrès.

Le SGJ est représenté et dirigé par un Secrétaire Général qui est choisi et remplacé d'un commun accord entre le Président du Congrès et le Président de la FIA.

Le Secrétaire Général des Juridictions peut être un salarié de la FIA disposant de compétences juridiques ou un juriste ou avocat expérimenté exerçant par ailleurs son activité professionnelle en dehors de la FIA.

Le SGJ est rémunéré sur le budget des Juridictions de la FIA.

Le SGJ assure toutes les tâches matérielles permettant aux Juridictions de la FIA et au Congrès d'assurer efficacement les fonctions qui leur sont assignées par le présent Règlement Disciplinaire et Juridictionnel de la FIA.

Il peut assister au délibéré des décisions pour fournir l'assistance matérielle, mais il ne participe pas au délibéré.

Il tient à jour les recueils complets de toutes les décisions rendues par le TI, la CAI et le Congrès.

CHAPTER 5

THE GENERAL SECRETARIAT OF THE FIA COURTS (GSC)

Article 12 - Role and organisation of the GSC

The GSC is made up of FIA staff and is in charge of the operation of the IT, the ICA and the Congress, working in liaison with and under the authority of the Presidents of the FIA Courts, the Presidents of the Hearings and the President of the Congress.

The GSC is represented and headed by a Secretary General, who is selected and replaced by common agreement between the President of the Congress and the President of the FIA.

The Secretary General of the Courts may be an FIA employee who has legal competence or an experienced lawyer whose professional activity is outside the FIA.

The GSC will be remunerated from the budget of the FIA Courts.

The GSC will perform all material tasks allowing the FIA Courts and the Congress to carry out efficiently the various roles assigned to them by the present Judicial and Disciplinary Rules of the FIA.

To provide material assistance, it may attend the deliberation of decisions but may not participate in deliberations.

It will maintain the complete collection of all decisions handed down by the IT, the ICA and the Congress.

CHAPITRE 6

DISPOSITIONS GENERALES

Article 13 - Autres Recours

Pour dissiper toute incertitude, aucune disposition du présent Règlement ne pourra empêcher une partie d'exercer son droit d'intenter des poursuites devant une juridiction, sous réserve

CHAPTER 6

GENERAL PROVISIONS

Article 13 - Alternative Remedies

For the avoidance of doubt, nothing in these rules shall prevent any party from pursuing any right of action which it may have before any court or tribunal, subject at all times to

toutefois de l'obligation acceptée d'épuiser préalablement les voies de résolution des litiges de l'ordre juridictionnel interne de la FIA prévus par les Statuts et règlements de la FIA.

En devenant Membre de la FIA, et/ou dirigeant, membre ou licencié d'une ASN ou d'une ACN, en demandant une licence et/ou en acceptant de participer à quelque titre que ce soit (en étant un officiel, organisateur, compétiteur, conducteur, bénéficiaire d'un agrément ou d'une autorisation délivrée au nom ou par la FIA, ou en ayant accès aux enceintes réservées d'un événement,...) à une compétition ou tout autre événement organisé, directement ou indirectement, par la FIA ou soumis aux règlements et décisions de la FIA, toutes les personnes concernées, y compris leur préposés, représentants, mandataires et prestataires, acceptent et reconnaissent l'obligation de recourir en premier lieu aux procédures instituées par les Statuts, le Code Sportif International de la FIA, par le présent règlement et tout autre règlement de la FIA.

Lorsque, sans préjudice de ce qui précède, une partie prétend à une voie de recours alternative, complémentaire ou différente devant une autre instance, cour ou tribunal, cette partie reconnaît et accepte de n'exercer une telle voie de recours qu'après avoir notifié à cette instance, cour ou tribunal l'existence des obligations contenues dans le présent article, même lorsque l'application de ces dernières est contestée. En outre, une partie prétendant à une voie de recours alternative, complémentaire ou différente devant une autre instance, cour ou tribunal le notifiera de manière adéquate à la FIA dans les plus brefs délais, et au plus tard au moment d'engager cette voie de recours.

Article 14 - Siège du TI, de la CAI, du Congrès et du SGJ – Droit applicable

Le siège du TI, de la CAI, du Congrès et du SGJ est au 8, place de la Concorde à Paris, France. Toutefois, si les circonstances l'exigent, et après consultation de toutes les parties, le Président du TI ou le Président de la CAI peut décider d'organiser une audience dans un autre lieu. En pareil cas, l'audience sera toutefois réputée avoir eu lieu à Paris.

Les autres réunions des membres des Juridictions de la FIA et du Congrès peuvent se tenir en tout autre lieu librement déterminé par leurs présidents respectifs.

Le droit applicable est la réglementation de la FIA (Statuts, Règlements, autres normes contraignantes) ainsi que le droit français.

Article 15 - Langues officielles du TI, de la CAI et du Congrès

Les langues de travail du TI, de la CAI et du Congrès sont le français et l'anglais. Une traduction simultanée sera assurée lors des audiences. Dans l'hypothèse où une des parties souhaiterait s'exprimer dans une autre langue que l'anglais ou le français, cette partie en informera le SGJ dès que possible et au plus tard au moment de déposer son premier mémoire, et s'adjointra à ses propres frais un interprète qualifié pour traduire ses propos en français ou en anglais.

Article 16 - Représentation

Les parties devant les Juridictions de la FIA doivent comparaître en personne ou par leurs représentants habilités, s'il s'agit d'une personne morale, d'une entité ou d'une organisation. Elles peuvent se faire assister d'un avocat. En cas d'empêchement majeur d'une partie, ce dernier peut la représenter en son absence, à condition que la partie concernée puisse justifier de son incapacité à se présenter en personne.

L'identité des avocats assistant ou représentant le cas échéant les parties devant les Juridictions de la FIA doit être communiquée au SGJ dans les délais fixés dans la convocation pour une audition ou une audience. L'absence des parties à une audition ou à une audience n'interrompt pas le cours de la procédure.

such party having first exhausted all mechanisms of dispute resolution set out in the Statutes and regulations of the FIA.

By becoming a member of the FIA and/or executive officer, member or licence-holder of an ASN or an ACN, by applying for a licence and/or by agreeing to participate in any capacity whatsoever (by being official, organiser, competitor, driver, beneficiary of an approval or authorisation issued on behalf of or by the FIA, or by having access to the reserved areas of an event...) in any competition or event organised, directly or indirectly, by the FIA or subject to the regulations and decisions of the FIA, all persons concerned, including their employees, representatives, agents and service providers, accept and acknowledge the obligation first to use the procedures established by the Statutes, the FIA International Sporting Code, the present Rules and any other regulations of the FIA.

Where, notwithstanding and without prejudice to the above, any party seeks to establish an alternative, additional or further right of action before any other body, court or tribunal, such parties acknowledge and agree that they shall only pursue such a right of action having notified the body, court or tribunal of the existence of the obligations contained in this Article, even where they dispute the applicability of those obligations. Furthermore, any party seeking to establish any alternative, additional or further right of action before any other body, court or tribunal, shall notify the FIA adequately, at the earliest opportunity, and at the latest at the time such action is undertaken.

Article 14 - Headquarters of the IT, the ICA, the Congress and the GSC – Applicable law

The headquarters of the IT, the ICA, the Congress and the GSC are at 8, place de la Concorde, Paris, France. If circumstances so require, and after consultation with all the parties, the President of the IT or the President of the ICA may decide to hold a hearing elsewhere. In such a case, the hearing shall be deemed to have taken place in Paris.

Other meetings of the members the FIA Courts and of the Congress may be held in any place freely determined by their respective presidents.

The applicable law is the regulatory texts of the FIA (Statutes, Regulations, other binding rules), as well as French law.

Article 15 - Official languages of the IT, ICA and Congress

The languages of the IT, the ICA and the Congress are French and English. Simultaneous interpretation will be provided at hearings. In the event that a party wishes to be heard in a language other than English or French, it must inform the GSC as soon as possible and not later than at the time of lodging of its first submissions and, at its own expense, hire a qualified interpreter in order to translate verbal testimony into French or English.

Article 16 - Representation

Parties before the FIA Courts must appear in person, or through their authorised representatives in the case of a legal entity or an organisation. They may be assisted by a lawyer. If a party is absolutely unable to attend, the lawyer may represent it in its absence, provided that the party concerned can satisfy the court as to the reasons for its failure to attend in person.

The identities of the lawyers assisting or representing, where applicable, parties before the FIA Courts must be communicated to the GSC within the time limit set out in the summons for a hearing. The failure of the parties to attend the hearing shall not interrupt the course of the proceedings.

Article 17 - Notifications et communication

- (i) Sauf s'il en est expressément disposé différemment dans le présent Règlement :
 - a) toute notification, convocation, ou information au titre du Règlement Disciplinaire et Juridictionnel de la FIA est effectuée (i) par acte d'huissier ou (ii) par un écrit remis en main propre contre décharge, ou par porteur contre décharge, ou (iii) adressée par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, ou (iv) adressée par courriel (avec le rapport de réception émis par le destinataire),
 - b) en cas de notification, convocation ou information par acte d'huissier, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou par lettre remise en main propre contre décharge ou par porteur contre décharge, le délai commencera à courir, à la date de réception ou de première présentation (déterminée au lieu de réception),
 - c) en cas de notification, convocation ou information délivrée par courriel (avec le rapport de réception émis par le destinataire), le délai commencera à courir à compter de la date d'envoi (déterminée au lieu d'envoi) du courriel (avec le rapport de réception émis par le destinataire),
- (ii) Toutes notifications et communications aux Juridictions de la FIA, ou entre les parties devant elles, sont adressées au SGJ de la FIA qui est responsable de la réception, la transmission et la conservation de tous les documents à usage des parties et des membres des Juridictions de la FIA. Il effectue toutes les communications, notifications et convocations qui sont adressées par les Juridictions de la FIA.
- (iii) Devant la CAI, toutes lettres ou communications ne seront recevables que si elles émanent d'un Membre de la FIA à l'exception des cas où la personne appelante ne dépend pas d'un Membre de la FIA. Une ASN ou un ACN est libre d'informer la CAI par écrit qu'elle autorise son licencié à communiquer directement avec la CAI au nom de ladite ASN ou dudit ACN pour tous documents et communications transmis à la CAI, sauf pour la Notification d'appel décrite à l'article 10.1.1 ci-dessus, qui sera toujours présentée par l'ASN elle-même ou l'ACN lui-même. Il appartient à l'ASN ou à l'ACN, le cas échéant, de définir toute condition qu'elle souhaite associer à une autorisation accordée, et de veiller au respect de cette condition.

Article 18 - Interprétation

Le Règlement Disciplinaire et Juridictionnel de la FIA est rédigé en français et en anglais. En cas de divergence d'interprétation, le français prévaut.

Les termes commençant par une majuscule et non définis dans le présent Règlement ont le même sens que celui qui leur est donné dans les Statuts de la FIA.

Toute modification au présent Règlement n'entrera en vigueur qu'après avoir été décidée par l'Assemblée Générale de la FIA.

Toutefois, le Congrès peut décider de préciser et compléter, en tant que de besoin, les dispositions du présent Règlement par un règlement intérieur ou des instructions pratiques.

Article 19 - Congrès des Juridictions de la FIA

Le Congrès des Juridictions de la FIA (« Le Congrès ») est composé des membres des Juridictions de la FIA et a les attributions suivantes :

- a) il élit, parmi ses membres, un Président et un Vice-Président pour une durée de 2 ans, et qui peuvent être les Présidents ou Vice-Présidents du TI et de la CAI. Les noms

Article 17 - Notifications and communications

- (i) Unless expressly stated otherwise in the present Rules:
 - a) any notification, summons, or information relating to the Judicial and Disciplinary Rules of the FIA must be carried out (i) by act of a huissier or (ii) in a written document delivered in person in exchange for a receipt, or by messenger in exchange for a receipt, or (iii) by registered letter with request for acknowledgment of receipt, or (iv) sent by e-mail (with an acknowledgment of receipt issued by the recipient),
 - b) in the case of notification, summons or information by act of a huissier, by registered letter with request for acknowledgment of receipt or by letter delivered in person in exchange for a receipt or by messenger in exchange for a receipt, the time limit will run from the date of receipt or of first presentation (determined at the place of receipt),
 - c) in the case of notification, summons or information delivered by e-mail (with an acknowledgment of receipt issued by the recipient) the time limit will run from the date of dispatch (determined at the place of dispatch) of the e-mail (with acknowledgment of receipt issued by the recipient),
- (ii) All notifications and communications to the FIA Courts, or between the parties before them, must be sent to the GSC, which is responsible for the receipt, transmission and custody of all documents for the use of the parties and the members of the FIA Courts. It is also responsible for serving all the communications, notifications and summonses sent by the FIA Courts.
- (iii) Any letters or communications will be admissible before the ICA only if they come from an FIA Member, except where the party who is appealing does not depend on an FIA member. An ASN or an ACN may notify the ICA in writing that it authorises its licence-holder to communicate with the ICA directly on behalf of that ASN or that ACN insofar as all documents and communications sent to the ICA are concerned, except for the Notification of Appeal described in Article 10.1.1 above which must always be submitted by the ASN itself or the ACN itself. It is the responsibility of the ASN or of the ACN to determine and monitor compliance with any conditions that it wishes to attach to an authorisation given.

Article 18 - Interpretation

The Judicial and Disciplinary Rules of the FIA are drafted in French and in English. In case of any difference of interpretation, the French text shall take precedence.

Terms beginning with a capital letter and not defined in these Rules have the same meaning as that given in the FIA Statutes.

No modification to the present Rules may come into effect without having been decided by the General Assembly of the FIA.

However, the Congress may decide to clarify and complete where needed the provisions of the present Rules by means of internal regulations or practice directions.

Article 19 - Congress of the FIA Courts

The Congress of the FIA Courts ("The Congress") is composed of the members of the FIA Courts and has the following functions:

- a) it elects from among its members, and for a two-years term a President and a Vice-President, who may be the Presidents or the Vice-Presidents of the IT and the ICA; the

du Président et du Vice-Président seront rendus publics ;

- b) il peut suggérer des amendements au Règlement Disciplinaire et Juridictionnel de la FIA, aux Statuts ou aux Règlements de la FIA ;
- c) il examine le fonctionnement des Juridictions de la FIA et soumet un rapport à l'Assemblée Générale ;
- d) il examine les plaintes éventuelles à l'encontre des membres des Juridictions de la FIA auxquels il serait reproché de ne pas avoir respecté leurs obligations.

Le Congrès se réunit au moins une fois par an. Pour délibérer valablement, le Congrès doit réunir un quorum d'au moins un tiers de ses membres. A défaut, aucune décision ne peut être prise. Les décisions sont prises lors des réunions ou par correspondance, en cas d'urgence par email ou conférence téléphonique, à la majorité simple des membres votants, le Président ayant voix prépondérante en cas d'égalité. Le Secrétaire Général des Juridictions ainsi que toute personne dont la présence est jugée utile par le Président du Congrès, peuvent être invités à participer aux réunions du Congrès à titre consultatif, sans droit de vote.

En cas d'empêchement, le Président du Congrès est remplacé par le Vice-Président.

Article 20 – Dispositions transitoires concernant les Juges

En 2016, le Comité des nominations procédera à un tirage au sort entre tous les Juges en poste au 1er janvier 2016 pour déterminer, d'une part, ceux d'entre eux dont le mandat s'achèvera le 31 décembre 2017 et, d'autre part, ceux d'entre eux dont le mandat s'achèvera le 31 décembre 2019.

Tous les Juges en poste au 1er janvier 2016 pourront ultérieurement effectuer deux nouveaux mandats de quatre ans.

Article 21 – Dispositions transitoires concernant les Présidents et Vice-Présidents des Juridictions de la FIA et du Congrès

Le mandat actuel des Présidents et des Vice-Présidents des Juridictions de la FIA et du Congrès est prorogé jusqu'au 31 décembre 2017.

names of the President and Vice President shall be made public;

- b) it may suggest amendments to the Judicial and Disciplinary Rules of the FIA, to the Statutes or to the Regulations of the FIA;
- c) it reviews the functioning of the FIA Courts and submits a report to the General Assembly;
- d) it examines any grounds for complaints against members of the FIA Courts who may be accused of having failed to comply with their obligations;

The Congress shall meet at least once a year. For a decision of the Congress to be valid, there must be a quorum of at least one third of its members, without which no decision may be taken. Decisions are taken at meetings or by correspondence, or in case of emergency by email or telephone conference, by a simple majority of the voting members, the President having the casting vote in the event of a tie. The Secretary General of the Courts and any other person whose presence is deemed useful by the President of the Congress, may be invited to take part in the meetings of the Congress in an advisory role, but may not vote.

In case of impediment, the President of the Congress is replaced by the Vice-President.

Article 20 – Transitory provisions concerning the Judges

In 2016, the Nominations Committee will carry out a random draw among the Judges in office on 1st January 2016 to determine which Judges' terms will end on 31 December 2017, and which Judges' terms will end on 31 December 2019.

All judges in office on 1st January 2016 will later be able to sit for another two four-year terms.

Article 21 – Transitory provisions concerning the Presidents and Vice-Presidents of the FIA Courts and of the Congress

The current mandate of the Presidents and Vice-Presidents of the FIA Courts and of the Congress is extended until 31st December 2017.

CODE D'ETHIQUE DE LA FIA FIA CODE OF ETHICS

Adopté par l'Assemblée Générale du 8 décembre 2017

Au sens du présent Code d'Ethique, le masculin générique utilisé par souci de concision s'applique au sexe féminin.

PRÉAMBULE

Une responsabilité particulière incombe à la FIA, celle de préserver l'intégrité et la réputation du sport automobile, de la mobilité automobile et du tourisme et des personnes telles que définies au troisième paragraphe ci-dessous dans le monde entier.

La FIA n'a donc de cesse de protéger sa propre image et, à travers elle, celle du sport automobile et de la mobilité automobile et du tourisme, de toute menace ou préjudice auquel pourraient l'exposer des méthodes et pratiques immorales ou contraires à l'éthique.

La FIA et chacun de ses Membres, l'Administration de la FIA (employés), les officiels et délégués désignés par la FIA dans ses Championnats, les consultants de la FIA et toute personne ou organisation appartenant à quelque titre officiel que ce soit à la FIA ou à l'un de ses Membres (les « Parties de la FIA ») ainsi que les promoteurs, partenaires, fournisseurs et autres parties contractantes de la FIA (les « Tierces Parties de la FIA ») sont soumis au Code d'Ethique de la FIA.

Les Parties et Tierces Parties de la FIA réaffirment leur attachement aux Statuts et Règlements de la FIA et s'engagent à respecter et à faire respecter les règles suivantes :

ARTICLE 1

Dignité

- 1.1 La sauvegarde de la dignité de l'individu est une exigence fondamentale de la FIA.
- 1.2 Aucune discrimination ne sera exercée entre les participants aux activités de la FIA en raison de leur race, de leur couleur de peau, de leur genre, de leur orientation sexuelle, de leur appartenance ethnique ou sociale, de leur langue, de leur religion, de leur opinion philosophique ou politique, de leur statut familial ou d'un handicap.
- 1.3 Aucune pratique attentatoire à l'intégrité physique ou intellectuelle des participants aux activités de la FIA ne sera tolérée. Conformément à la réglementation antidopage de la FIA, tout procédé de dopage est strictement interdit dans le cadre des compétitions organisées par les Parties et Tierces Parties de la FIA.
- 1.4 Tout harcèlement, qu'il soit physique, moral, professionnel ou sexuel, à l'encontre des participants aux activités de la FIA est interdit.

ARTICLE 2

Intégrité

2.1 Corruption et pot-de-vin

- 2.1.1 Les Parties et Tierces Parties de la FIA ne doivent, directement ou indirectement, solliciter, accepter ou proposer aucun pot-de-vin, aucune rémunération, aucune commission, aucun avantage ni service occultes, sous quelque forme que ce soit, en relation avec l'organisation des activités de la FIA et/ou des Compétitions Internationales inscrites au Calendrier Sportif International de la FIA ou tout processus électoral de la FIA.

Adopted by the General Assembly of 8 December 2017

In the sense of the present Code of Ethics, terms referring to natural persons are applicable to both genders.

PREAMBLE

The FIA bears a special responsibility to safeguard the integrity and reputation of motor sport, automobile mobility and tourism and persons as defined in the third paragraph below worldwide.

The FIA is therefore constantly striving to protect its image and, through it, the image of motor sport and automobile mobility and tourism from any threat or jeopardy to which it may be exposed as a result of immoral or unethical methods and practices.

The FIA and each of its Members, the FIA Administration (employees), the officials and delegates appointed by the FIA within its Championships, the FIA consultants and any persons or organisation belonging in any official capacity whatsoever to the FIA or to one of its Members (the "FIA Parties"), as well as the promoters, partners, suppliers and any other FIA contracting party (the "Third Parties") are subject to the FIA Code of Ethics.

The FIA Parties and Third Parties restate their commitment to the FIA Statutes and Regulations and undertake to respect and ensure respect of the following rules:

ARTICLE 1

Dignity

- 1.1 Safeguarding the dignity of the individual is a fundamental requirement of the FIA.
- 1.2 There shall be no discrimination between participants to the FIA activities on the basis of race, skin colour, gender, sexual orientation, ethnic or social origin, language, religion, philosophical or political opinion, family situation or disability.
- 1.3 No practice detrimental to the physical or mental integrity of the participants in the FIA activities will be tolerated. In compliance with the FIA Anti-Doping Regulations, all doping practices are strictly prohibited within the framework of the competitions organised by the FIA Parties and Third Parties.
- 1.4 All forms of harassment against participants to the FIA activities, be it physical, mental, professional or sexual, are prohibited.

ARTICLE 2

Integrity

2.1 Corruption and bribery

- 2.1.1 The FIA Parties and Third Parties shall not, directly or indirectly, solicit, accept or offer any bribe, remuneration, commission, benefit or service of any nature, which are concealed and in connection with the organisation of the FIA activities and/or International Competitions listed on the FIA International Sporting Calendar or any FIA election process.

- 2.1.2** Par corruption on entend toute forme d'abus de pouvoir afin d'obtenir toute forme d'avantage. Les actes de corruption visent d'ordinaire à influencer un individu dans l'exécution de son travail afin qu'il agisse de façon malhonnête et/ou inappropriée.
- 2.1.2** Corruption is any form of misuse of power for any form of gain. Acts of corruption are usually intended to influence an individual in the performance of their work to act dishonestly and/or improperly.
- 2.1.3** Par pot-de-vin on entend une gratification, une récompense ou toute forme d'avantage offerte, promise, donnée ou autorisée, directement ou indirectement :
- en vue d'influencer indûment un individu, ou
 - de récompenser un individu pour l'exécution de toute fonction ou activité,
- afin de préserver ou d'obtenir tout avantage commercial, contractuel, réglementaire ou personnel.
- 2.1.3** A bribe is an inducement or reward or any form of benefit offered, promised, given or authorised, directly or indirectly:
- to improperly influence anyone, or
 - to reward anyone for the performance of any function or activity,
- in order to secure or gain any commercial, contractual, regulatory or personal advantage.
- 2.1.4** Un pot-de-vin peut prendre de nombreuses formes, par exemple :
- la promesse ou l'offre, directe ou indirecte, d'un bien de valeur,
 - l'offre ou la réception d'une ristourne, honoraire, récompense ou autre forme d'avantage,
 - l'octroi d'une aide ou de donations,
 - ou l'utilisation d'un droit de vote,
- destinés à exercer une influence indue.
- 2.1.4** A bribe can take many forms, for example:
- a direct or indirect promise or offer of something of value,
 - the offer or receipt of a kickback, fee, reward or other form of benefit,
 - the giving of aid or donations,
 - the use of voting rights,
- designed to exert improper influence.
- 2.1.5** Les Parties et Tierces Parties de la FIA ne peuvent accepter de cadeaux ou se voir accorder l'hospitalité que dans les limites prévues aux articles suivants. En cas de doute concernant la nature ou la valeur du cadeau, le Comité d'Éthique devra être consulté avant que le cadeau ne soit accepté.
- 2.1.5** The FIA Parties and Third Parties can only accept gifts or hospitality within the limits provided for in the following articles. In case of doubt concerning the nature or value of the gift, the Ethics Committee should be consulted before acceptance of the gift.
- 2.1.6** Seuls pourront être offerts ou acceptés, en témoignage de considération ou d'amitié, par les Parties et Tierces Parties de la FIA, des cadeaux conformes aux usages locaux et en adéquation avec la fonction exercée par le bénéficiaire. Tout autre cadeau devra être remis par le bénéficiaire à l'organisation dont il est membre qui l'enregistrera.
- 2.1.6** Only gifts, in accordance with prevailing local customs and in line with the role carried out by the recipient, may be given or accepted by the FIA Parties and Third Parties, as a mark of respect or friendship. Any other gift must be passed on by the beneficiary to the organisation of which he is a member, which shall register it.
- 2.1.7** La remise ou la réception de cadeaux par une Partie de la FIA dans le cadre de l'exercice de ses fonctions pour la FIA n'est pas interdite si toutes les conditions ci-après sont remplies :
- 2.1.7** The giving or receipt of gifts by an FIA Party in the fulfilment of his duty for the FIA is not prohibited if all of the following requirements are met:
- a) le cadeau est conforme aux lois du pays du bénéficiaire ou du donateur ou à toutes autres lois locales et réglementations applicables ;
 - b) le cadeau n'est pas remis dans l'intention d'influencer une Partie ou une Tierce Partie de la FIA en vue d'obtenir ou de conserver un marché ou un avantage commercial, ou de récompenser l'obtention ou la conservation d'un marché ou d'un avantage commercial ou en échange explicite ou implicite de faveurs ou avantages ;
 - c) le cadeau est donné au nom de la FIA, pas au nom du donateur ;
 - d) le cadeau est donné ouvertement et non de manière secrète ;
 - e) le cadeau ne peut être considéré comme excessif en vertu des normes et coutumes locales et n'est fourni que par courtoisie ou comme témoignage d'estime, lors d'une cérémonie ou de toute autre occasion particulière (par ex. Noël) ; et
 - f) le cadeau n'inclut pas d'espèces ou équivalents (tels que chèques-cadeaux, chèques ou bons).
- a) the gift complies with the laws of the recipient's or the givers' country or any other applicable local laws and regulations;
 - b) the gift is not made with the intention of influencing an FIA Party or Third Party to obtain or retain business or a business advantage, or to reward the provision or retention of business or a business advantage, or in explicit or implicit exchange for favours or benefits;
 - c) the gift is given in the FIA's name, not in the givers' name;
 - d) the gift is given openly, not secretly;
 - e) the gift cannot be viewed as excessive under local standards and customs, and is only provided as a courtesy, or token of esteem, for example on a festival or at another special time (e.g. Christmas); and
 - f) the gift does not include cash or a cash equivalent (such as gift certificates, checks or vouchers).
- La valeur d'un cadeau ne doit pas excéder, en tout état de cause, un montant considéré comme raisonnable.
- 2.1.8** La FIA reconnaît que la pratique consistant à donner des cadeaux d'affaires varie selon les pays et régions et que ce qui peut être normal et acceptable dans une région peut ne pas l'être dans une autre. Le critère à appliquer est qu'en toutes circonstances, le cadeau doit être raisonnable et justifiable. L'intention qui le sous-tend doit toujours être prise en considération.
- 2.1.8** The value of a gift should not exceed, in any event, an amount which would be considered as reasonable.
- 2.1.8** The FIA appreciates that the practice of giving business gifts varies between countries and regions and what may be normal and acceptable in one region may not be in another. The test to be applied is whether in all the circumstances the gift is reasonable and justifiable. The intention behind the gift should always be considered.

- 2.1.9** L'hospitalité accordée aux Parties et Tierces Parties de la FIA ainsi qu'aux personnes les accompagnant ne doit pas dépasser les normes du pays hôte ou de l'événement auquel elles participent. L'intention qui la sous-tend doit toujours être prise en considération.
- 2.1.9** The hospitality shown to the FIA Parties and Third Parties and the persons accompanying them shall not exceed the standards prevailing in the host country or in the event that they attend. The intention behind the hospitality should always be considered.
- 2.2 Conflits d'intérêts**
- 2.2 Conflicts of interests**
- 2.2.1** Les Parties et Tierces Parties de la FIA veilleront à éviter tout conflit d'intérêts.
- 2.2.1** The FIA Parties and Third Parties shall endeavour to avoid any conflict of interest.
- Il y a conflit d'intérêts lorsqu'une Partie ou Tierce Partie de la FIA a ou semble avoir des intérêts financiers ou personnels susceptibles de l'empêcher d'accomplir ses obligations avec intégrité, indépendance et diligence.
- Conflicts of interest arise if one of the FIA Parties or Third Parties has, or appears to have, financial or personal interests that may detract from his ability to perform his duties with integrity and in an independent and diligent manner.
- 2.2.1.a** Par intérêt financier ou personnel on entend notamment le fait de retirer un avantage pour soi-même, sa famille proche, ou pour toute personne avec laquelle on entretient d'étroites relations professionnelles ou privées.
- 2.2.1.a** Financial or personal interests include gaining any possible advantage for himself, his immediate family, or any person with whom he has a close professional or private relationship.
- 2.2.1.b** Il y a également conflit d'intérêts lorsqu'une Partie de la FIA utilise, ou semble utiliser, des informations confidentielles obtenues dans le cadre d'une mission accomplie pour la FIA dans le but d'en retirer un avantage pour elle-même ou pour l'une des personnes listées ci-dessus.
- 2.2.1.b** Conflicts of interest also arise if one of the FIA Parties uses, or appears to use, confidential information obtained within the framework of the duties performed for the FIA with the aim of gaining any possible advantage for himself or one of the persons listed above.
- 2.2.1.c** Dans la mesure où la FIA est une association internationale regroupant des Automobile-Clubs, Automobile-Associations, Touring-Clubs nationaux et Fédérations nationales, il n'y a pas de conflit d'intérêts lorsqu'une Partie de la FIA défend exclusivement, dans le cadre de l'examen d'une proposition au sein d'un organe de la FIA, les intérêts du Membre de la FIA qu'elle représente, sous réserve qu'une telle action ne lui donne aucun avantage éventuel ou n'en donne à sa famille proche ou à toute personne avec laquelle elle entretient d'étroites relations professionnelles ou privées.
- 2.2.1.c** As the FIA is an international association gathering national Automobile Clubs, Automobile Associations, Touring Clubs, and national Federations, no conflict of interest arises when an FIA Party exclusively defends, in the context of the examination of a proposal within a body of the FIA, the interests of the FIA Member he represents, provided such action does not produce any possible advantage for himself, his immediate family or any person with whom he has a close professional or private relationship.
- 2.2.2** Les Parties et Tierces Parties de la FIA ne peuvent pas accomplir leurs tâches si elles sont en situation potentielle ou avérée de conflit d'intérêts. Dans un tel cas, le conflit d'intérêts devrait être immédiatement révélé et notifié par écrit à l'organisation pour laquelle la Partie ou Tierce Partie de la FIA accomplit sa mission.
- 2.2.2** The FIA Parties and Third Parties may not perform their duties in situations involving an existing or potential conflict of interest. Any such conflict should be immediately disclosed and notified in writing to the organisation for which the FIA Party or Third Party performs his duties.
- Une situation de conflit d'intérêts potentiel apparaît lorsque l'opinion ou la décision d'une Partie de la FIA accomplissant une mission pour la FIA peut être raisonnablement considérée comme étant influencée par les relations qu'elle a, a eu ou est sur le point d'avoir, avec une autre personne ou organisation que l'opinion ou la décision de la Partie de la FIA concernée affecterait.
- A situation of a potential conflict of interests arises when the opinion or decision of an FIA Party performing a duty for the FIA may be reasonably considered as being influenced by relations that he has, has had or is on the point of having, with another person or organisation that would be affected by the opinion or decision of the FIA Party concerned.
- 2.2.3** Lorsque la mission est accomplie au sein d'un des organes de la FIA, tels que listés à l'article 7 des Statuts de la FIA, une Partie de la FIA ayant ou semblant avoir un conflit d'intérêts financier ou personnel dans toute proposition soumise lors d'une réunion doit :
- 2.2.3** When the mission is performed within an FIA Body, as listed in Article 7 of the FIA Statutes, an FIA Party who has, or appears to have, a financial or personal conflict of interest regarding any proposal submitted in a meeting must:
- le déclarer ;
 - withdraw from the meeting for that proposal unless expressly invited to remain in order to provide information;
 - se retirer de la réunion pour cette proposition sauf à ce qu'elle ait été expressément invitée à rester afin de fournir des informations ;
 - not be counted as a voting member for the purpose to determine the quorum for that part of the meeting;
 - ne pas être prise en compte comme membre votant dans la détermination du quorum pour cette partie de la réunion ;
 - withdraw during the vote, unless expressly invited to stay, and have no vote on the matter.
 - se retirer durant le vote, sauf à ce qu'elle ait été expressément invitée à rester, et ne disposer d'aucune voix en la matière.
- 2.2.3.a** Ainsi, elle ne peut en particulier prendre part à aucune décision à caractère individuel (à titre d'exemple, voter en faveur de la sélection d'un fournisseur spécifique ou d'un promoteur spécifique), si elle a notamment :
- 2.2.3.a** Thus, he may not take part, in particular, in any decision of an individual nature (for instance, voting in favour of the selection of a specific supplier or a specific promoter), if he notably has:
- un intérêt significatif, financier ou autre, en relation avec la décision ou est susceptible d'être affectée par celle-ci,
 - a significant interest, financial or otherwise, in the decision, or is likely to be affected by said decision,
 - une relation d'affaires avec une personne ou organisation ayant un intérêt direct en relation avec la décision, ou
 - a business relationship with a person or organisation with a direct interest in the decision, or
 - un lien de parenté proche avec quelqu'un ayant un intérêt direct en relation avec la décision.
 - a close family relationship with someone with a direct interest in the decision.

- 2.2.3.b** Les décisions à caractère individuel s'opposent par nature à celles à caractère général qui sont susceptibles d'affecter plusieurs parties prenantes (à titre d'exemple, les décisions en lien avec le calendrier d'un championnat ou avec une proposition de modification réglementaire) et sont prises dans l'intérêt global du sport automobile et/ou de la mobilité automobile et du tourisme.
- 2.2.4** Dans le cas où la mission est accomplie par une Partie de la FIA pour la FIA, il est de sa responsabilité de soumettre un « Formulaire de Déclaration d'Intérêts de la FIA » au Comité d'Ethique lorsqu'elle occupe l'une des fonctions ou exerce l'un des mandats suivants :
- Président ou membre des Conseils Mondiaux, du Sénat, du Comité d'Audit, du Comité d'Ethique, des organes disciplinaires et juridictionnels de la FIA, du Comité des Nominations, du Comité pour l'Autorisation d'Usage à des fins Thérapeutiques ou de tout organe traitant de l'attribution de subventions ;
 - Président ou Vice-président de tout autre organe de la FIA visé à l'article 7.1 des Statuts de la FIA ;
 - membre de l'Administration de la FIA ;
 - consultants de la FIA ;
 - commissaire sportif, directeur d'épreuve, directeur de course, commissaire ou délégué technique, ou secrétaire de l'épreuve, officiant dans le cadre d'une Compétition comptant pour un Championnat de la FIA.
- 2.2.4.a** Toutes les Parties de la FIA visées ci-dessus, qu'elles aient ou non un intérêt à déclarer, doivent compléter ce formulaire. Elles doivent fournir des informations complètes et exactes et ont l'obligation permanente d'actualiser leur formulaire chaque fois que leur situation change. Le défaut de déclarer, d'actualiser ces informations dans les meilleurs délais ou de fournir des informations complètes constitue une violation du Code d'Ethique de la FIA.
- 2.2.4.b** Le Formulaire de Déclaration d'Intérêts de la FIA est disponible à la page <https://disclosureform.fia.com>.
- 2.2.4.c** Le Formulaire de Déclaration d'Intérêts de la FIA ne saurait se substituer à toute déclaration d'intérêts lors de réunions.
- 2.2.4.d** Les Parties de la FIA concernées qui n'auront pas soumis ou actualisé leur Formulaire de Déclaration d'Intérêts (ou confirmé qu'aucune mise à jour n'est requise) dans le mois suivant une demande du Comité d'Ethique, seront privées de leur capacité à accomplir leur mission pour la FIA, à quelque titre que ce soit, jusqu'à la régularisation de leur situation.
- 2.2.4.e** Les personnes se présentant pour l'élection aux mandats de Président de la FIA, Président-délégués, Vice-présidents, Président et membres du Sénat, membres des Conseils Mondiaux, Président et membres du Comité d'Ethique et Président et membres du Comité d'Audit qui n'auront pas soumis un Formulaire de Déclaration d'Intérêts de la FIA au Comité d'Ethique à la date limite de réception des candidatures, ne seront pas éligibles.
- 2.2.5** En cas d'objection basée sur l'existence ou l'éventualité d'un conflit d'intérêts, celle-ci devrait être immédiatement signalée à l'organisation pour laquelle la Partie de la FIA accomplit sa mission.
- 2.3** Le défaut de fournir toute information demandée par le Comité d'Ethique de la FIA constituera une violation du Code d'Ethique de la FIA.
- 2.4** Les Parties et Tierces Parties de la FIA devront s'acquitter de leur mission avec diligence et attention. Elles s'abstiendront de tout comportement susceptible de porter atteinte à la réputation de la FIA.
- 2.5** Les Parties et Tierces Parties de la FIA ne devraient pas être engagées auprès d'entreprises ou de personnes dont l'activité est en contradiction avec les principes tels que définis par la FIA dans ses Statuts, ses Règlements et le présent Code.
- 2.2.3.b** Decisions of an individual nature are opposed in essence to those of general scope that are likely to affect several stakeholders (for instance, decisions related to the calendar of a championship or to a proposal for regulatory modifications) and which are taken in the global interest of motor sport and/or automobile mobility and tourism.
- 2.2.4** In the case where the duties are performed by an FIA Party for the FIA, it is his responsibility to submit an "FIA Disclosure of Interests Form" to the Ethics Committee when he holds one of the following positions or exercises one of the following mandates:
- President or member of the World Councils, of the Senate, of the Audit Committee, of the Ethics Committee, of the FIA judicial and disciplinary bodies, of the Nominations Committee, of the Therapeutic Use Exemption Committee or of any body dealing with the allocation of grants;
 - President or Vice-President of any other FIA body referred to in Article 7.1 of the FIA Statutes;
 - member of the FIA Administration;
 - FIA consultants;
 - steward, race director, clerk of the course, scrutineer or technical delegate, or secretary of the event, officiating within the framework of a Competition counting towards an FIA Championship.
- 2.2.4.a** All the FIA Parties referred to above, whether or not they have an interest to disclose, must complete this form. They must provide complete and accurate information and have the on-going obligation to update their form each time their circumstances change. Failure to disclose, update such information in a timely manner or provide complete information constitutes a breach of the FIA Code of Ethics.
- 2.2.4.b** The FIA Disclosure of Interests Form is available at <https://disclosureform.fia.com>.
- 2.2.4.c** The FIA Disclosure of Interests Form is not a substitute for declaring an interest at meetings.
- 2.2.4.d** The FIA Parties who have not submitted or updated their FIA Disclosure of Interests Form (or confirmed that no update is required) within one month following a request from the Ethics Committee, may not perform a mission in any capacity for the FIA until their situation is regularised.
- 2.2.4.e** Potential candidates to stand for election to the position of President of the FIA, Deputy Presidents, Vice-Presidents, President and members of the Senate, Members of the World Councils, President and members of the Ethics Committee and President and members of the Audit Committee who have not submitted an FIA Disclosure of Interests Form to the Ethics Committee by the deadline for proposing a candidature, shall not be eligible.
- 2.2.5** If an objection is made concerning an existing or potential conflict of interest, it should be reported immediately to the organisation for which the FIA Party performs his duties.
- 2.3** Failure to provide any information requested by the FIA Ethics Committee shall constitute a breach of the FIA Code of Ethics.
- 2.4** The FIA Parties and Third Parties shall use due care and diligence in fulfilling their mission. They must not act in a manner likely to tarnish the reputation of the FIA.
- 2.5** The FIA Parties and Third Parties should not be involved with firms or persons whose activity is inconsistent with the principles set out in the FIA Statutes, Regulations and this Code.

ARTICLE 3

Conduite à l'égard des gouvernements et des organisations privées

- 3.1** Les Parties et Tierces Parties de la FIA s'attacheront à entretenir des relations harmonieuses avec les autorités nationales, conformément au principe d'universalité et de neutralité politique de la FIA.
- 3.2** Les Parties et Tierces Parties de la FIA sont libres de participer à la vie publique de la Nation à laquelle elles appartiennent. Dans ce cadre, elles ne sauraient toutefois tirer profit abusivement de leur position au sein de la FIA, ni exercer aucune activité, ni se réclamer d'aucune idéologie qui seraient contraires aux principes définis dans les Statuts et Règlements de la FIA ou établis dans le présent Code.
- 3.3** Les Parties et Tierces Parties de la FIA veilleront à la sauvegarde de l'environnement à l'occasion de toutes les manifestations qu'elles organiseront. Elles veilleront à ce que leurs normes environnementales soient cohérentes avec les normes généralement reconnues en matière de protection de l'environnement.

ARTICLE 4

Confidentialité

Les Parties et Tierces Parties de la FIA sont également tenues de garder confidentielle ou secrète toute information qui leur est communiquée dans l'exercice de leurs fonctions et qui n'est pas publique. La divulgation de toute information ou opinion doit se faire dans le respect des principes, directives et objectifs de la FIA et de ses Membres.

ARTICLE 5

Mise en œuvre

- 5.1** Les Parties et Tierces Parties de la FIA veilleront à l'application des principes tels qu'édictés par la FIA dans le présent Code.
- 5.2** Les Parties et Tierces Parties de la FIA aviseront le Comité d'Éthique, et/ou le Compliance Officer de la FIA le cas échéant, de toute violation présumée du présent Code.
- 5.3** Les personnes incriminées doivent, sur demande, coopérer à toute enquête diligentée par le Comité d'Éthique et lui fournir toute information qu'il pourrait demander. Le défaut de coopérer ou de fournir les informations demandées constituera une violation du Code d'Éthique de la FIA.
- 5.4** Le Comité d'Éthique relèvera les manquements à ses règles et soumettra un rapport au Président de la FIA afin qu'il décide des suites à donner. Une copie de ce rapport sera adressée aux membres du Sénat de la FIA, au plaignant et à la personne impliquée pour information.
- 5.5** Le Comité d'Éthique présentera chaque année à l'Assemblée Générale de la FIA un rapport sur l'application du présent Code, mentionnant toute infraction à ses règles.

ARTICLE 6

Modifications du Code d'Éthique

Les modifications au présent Code ne pourront être décidées que par l'Assemblée Générale.

ARTICLE 3

Conduct towards governments and private organisations

- 3.1** The FIA Parties and Third Parties shall work to maintain harmonious relations with national authorities, in accordance with the principle of universality and of political neutrality of the FIA.
- 3.2** The FIA Parties and Third Parties are free to play a role in the public life of the nations to which they belong. Within this framework, they may not abusively take advantage of their position within the FIA, engage in any activity or follow any ideology inconsistent with the principles defined in the FIA Statutes and Regulations or set out in this Code.
- 3.3** The FIA Parties and Third Parties shall endeavour to protect the environment on the occasion of any events they organise. They shall endeavour that their environmental standards are consistent with the generally accepted standards for environmental protection.

ARTICLE 4

Confidentiality

The FIA Parties and Third Parties shall also treat as confidential or secret any information, which is not public, communicated to them in the exercise of their duties. Any information or opinion shall be divulged only in accordance with the principles, directives and objectives of the FIA and its Members.

ARTICLE 5

Implementation

- 5.1** The FIA Parties and Third Parties shall see to it that the principles of this Code are applied.
- 5.2** The FIA Parties and Third Parties shall notify the Ethics Committee, and/or the FIA Compliance Officer if appropriate, of any alleged breach of this Code.
- 5.3** The persons implicated shall, upon request, cooperate in any investigation carried out by the Ethics Committee and provide it with any information it may request. Failure to cooperate or to provide the requested information shall constitute a breach of the FIA Code of Ethics.
- 5.4** The Ethics Committee shall identify any breaches of its regulations and shall submit a report to the President of the FIA who may decide to take any further action. A copy of this report shall be submitted to the members for the FIA Senate, the complainant and the person implicated for information.
- 5.5** Each year, the Ethics Committee shall submit to the FIA General Assembly a report on the application of this Code, noting any breaches of its rules.

ARTICLE 6

Amendments to the Code of Ethics

Amendments to the Code shall be decided only by the General Assembly.

ARTICLE 7

Interprétation du Code d’Ethique

Le présent Code a été rédigé en anglais, en espagnol et en français.

En cas de contestation concernant son interprétation, le texte français fera foi.

ARTICLE 7

Interpretation of the Code of Ethics

The Code has been written in English, Spanish and French.

In the event of a divergence regarding its interpretation, the French text shall be regarded as authoritative.

3. LICENCES INTERNATIONALES DE KARTING POUR PILOTES & CODE DE CONDUITE

Article 3.1:	Généralités
Article 3.2:	Application
Article 3.3:	Degrés de Licences
Article 3.4:	Qualification des Pilotes pour les degrés de Licences
Article 3.5:	Validité des Licences internationales
Article 3.6:	Code de Conduite sur Circuits de Karting

3.1 GÉNÉRALITÉS

La délivrance de toutes les Licences internationales de Karting pour Pilotes est régie par le Code Sportif International (et notamment par les Articles 3.9, 9.1/9.17 & 20) et par l'Annexe L dudit 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.

3.2 APPLICATION

La participation à toute Compétition inscrite au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA nécessite de la part de tout Pilote qu'il soit porteur d'une Licence internationale de Pilote de Karting.

3.3 DEGRÉS DE LICENCES

a. Les Licences Internationales de Karting sont délivrées par l'ASN du demandeur. La date de naissance doit être mentionnée sur la Licence. Les degrés pour Pilotes sont établis comme suit:

- DEGRÉ A: Championnats, Coupes et Trophées CIK-FIA du Groupe 1 & 2; Compétitions internationales du Groupe 1 & 2;
- DEGRÉ B: Championnats, Coupes et Trophées CIK-FIA du Groupe 1 & 2; Compétitions internationales du Groupe 1 & 2;
- DEGRÉ C: Championnats, Coupes et Trophées CIK-FIA du Groupe 1 & 2; Compétitions internationales du Groupe 1 & 2; Compétitions de Superkart non mentionnées ci-dessus.
- DEGRÉ D: licence permettant aux personnes qui ne détiennent pas normalement de Licence de compétition de participer à certaines Compétitions de caractère spécifique, réservées à des karts de moins de 15 CV (type Formule Monde ou karts de location propulsés par des moteurs industriels), et dont les engagements sont internationaux. La Licence n'est valable que pour des Compétitions internationales uniques, approuvées chacune par la CIK-FIA comme étant ouvertes aux détenteurs d'une Licence de Degré D, et indiquées comme telles sur le Règlement Particulier de la Compétition.

b. Les Pilotes titulaires d'une Licence de Degré «B», ayant terminé parmi les 6 premiers d'un Championnat, Coupe ou Trophée de la CIK-FIA du Groupe I auront l'obligation de se voir délivrer une Licence de Degré «A» l'année suivante.

3.4 QUALIFICATION DES PILOTES POUR LES DEGRÉS DE LICENCES

3.4.1 - Degré «D»

La Licence de Degré «D» est délivrée par l'ASN du demandeur et ne requiert aucune période probatoire de qualification. Le demandeur doit atteindre ses 12 ans dans le courant de l'année civile d'émission de la Licence.

La Licence de Degré «D» est valable pour une seule Compétition,

3. INTERNATIONAL KARTING LICENCES FOR DRIVERS & CODE OF DRIVING CONDUCT

Article 3.1:	General
Article 3.2:	Application
Article 3.3:	Licences grades
Article 3.4:	Drivers' qualification for Licence grades
Article 3.5:	Validity of international Licences
Article 3.6:	Code of Driving Conduct on Karting Circuits

3.1 GENERAL

The issuing of all international Karting Licences for Drivers is governed by the International Sporting Code (and in particular Articles 3.9, 9.1/9.17 & 20) and by Appendix L thereof.

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

3.2 APPLICATION

To participate in any Competition entered on the International Sporting Calendar of the CIK-FIA, a Driver must hold a Karting Driver's international Licence.

3.3 LICENCE GRADES

a. International Karting Licence are issued by the applicant's ASN. The date of birth must be mentioned on the Licence. The grades for Drivers are established as follows:

- GRADE A: CIK-FIA Group 1 & 2 Championships, Cups and Trophies; Group 1 & 2 international Competitions;
- GRADE B: CIK-FIA Group 1 & 2 Championships, Cups and Trophies; Group 1 & 2 international Competitions;
- GRADE C: CIK-FIA Group 1 & 2 Championships, Cups and Trophies; Group 1 & 2 international Competitions; Superkart Competitions not mentioned above.
- GRADE D: this licence allows the participation of persons not normally holding competition Licences in certain special purpose Competitions reserved for karts of less than 15 HP (World Formula type or rental kart type powered by industrial engines), and in which there are international entries.

The Licence is valid only for specific international Competitions, which must have been individually approved by the CIK-FIA as open to Grade D Licence holders, and indicated as such on the Supplementary Regulations of the Competition.

b. Drivers holding a CIK-FIA Grade "B" Licence having been classified in the top 6 of a CIK-FIA Group I Championship, Cup or Trophy shall be issued with a Grade "A" Licence the following year.

3.4 DRIVERS' QUALIFICATION FOR LICENCE GRADES

3.4.1 - Grade «D»

The Grade «D» Licence is issued by the applicant's ASN and does not require a qualifying period of probation. The applicant must reach his 12th birthday during the calendar year in which the Licence is issued.

The Grade «D» Licence is valid for only one Competition, the name

dont le nom et la date doivent être apposés sur la Licence par l'ASN qui la délivre.

Il doit être indiqué sur la Licence le statut du détenteur et s'il lui est permis de conduire dans la Compétition.

Il n'existe pas de limite quant au nombre de fois que cette Licence peut être délivrée à un Pilote.

3.4.2 - Degré «C»

Un Pilote commence avec la Licence internationale de degré «C».

a. Trois Licences de degré «C» sont prévues:

- la C-Junior, exclusivement réservée aux catégories de Juniors, pour les Pilotes d'un âge compris entre 12 ans (atteignant leurs 12 ans dans le courant de l'année civile) et 14 ans non révolus à la date d'émission de la Licence.

Afin de se qualifier, les demandeurs doivent :

- d'abord effectuer une période d'essai avec une Licence nationale de Karting et il doit également être constaté qu'ils participent de manière satisfaisante à au moins cinq courses de Karting reconnues par l'ASN, et ce dans les deux ans précédant la demande (recommandation : la réussite d'un test théorique et pratique effectué sur une piste de Karting avec un Kart Junior, approuvé par l'ASN de tutelle) ; et

- subir un examen d'aptitude médicale réalisé par un médecin agréé par l'ASN lors duquel la hauteur et le poids du Pilote doivent être enregistrés.

De plus, le poids d'un Pilote (équipement du Pilote compris) doit être d'au moins 35 kg à tout moment lors d'une compétition.

La Licence pourra rester valide au-delà de la date du 14e anniversaire d'un Pilote jusqu'au terme de l'année en cours. Dans des circonstances exceptionnelles, liées à la sécurité et évaluées par la CIK-FIA sur base d'un dossier soutenu par l'ASN du Pilote, une Licence C-Junior pourra être délivrée à un Pilote atteignant son 15e anniversaire au cours de l'année de la délivrance de la Licence. Tout passage à la Licence C-Restricted dans le courant de l'année sera définitif.

- la C-Restricted, exclusivement réservée aux catégories de Seniors (uniquement catégories sans boîte de vitesses), pour les Pilotes d'un âge compris entre 14 ans (atteignant leurs 14 ans dans le courant de l'année civile) et 15 ans non révolus à la date d'émission de la Licence.

Afin de se qualifier, les demandeurs doivent :

- d'abord effectuer une période d'essai avec une licence internationale de Karting et il doit également être constaté qu'ils participent de manière satisfaisante à au moins cinq courses de Karting reconnues par l'ASN dans la catégorie Junior, et ce dans les deux ans précédant la demande (recommandation : la réussite d'un test théorique et pratique effectué sur une piste de Karting avec un Kart Senior (catégorie sans boîte de vitesses), approuvé par l'ASN de tutelle) ; et

- subir un examen d'aptitude médicale réalisé par un médecin agréé par l'ASN lors duquel la hauteur et le poids du Pilote doivent être enregistrés.

De plus, le poids d'un Pilote (équipement du Pilote compris) doit être d'au moins 40 kg à tout moment lors d'une compétition.

La licence pourra rester valide au-delà de la date du 15^e anniversaire d'un Pilote jusqu'au terme de l'année en cours. Tout passage à la Licence C-Senior ou «B» dans le courant de l'année sera définitive.

- la C-Senior pour les Pilotes qui atteindront l'âge de 15 ans dans le

and date of which must be indicated by the issuing ASN on the Licence.

The function of the holder and whether he is allowed to drive in the Competition must be specified on the Licence.

There is no limit to the number of times this Licence may be issued to a Driver.

3.4.2 - Grade «C»

A Driver starts with the international grade «C» Licence.

a. Three grade «C» Licences are provided for:

- the C-Junior, exclusively reserved for Junior categories, for Drivers between 12 years old (reaching their 12th birthday during the calendar year) and under 14 years of age on the date when the Licence is issued.

In order to qualify, applicants must:

- first serve a period of probation with a national karting Licence and must also be observed to compete satisfactorily in at least 5 ASN-sanctioned karting races within the two years prior to application (recommendation: the successful completion of a theoretical and practical test conducted on a karting track with a Junior Kart, approved by the parent ASN); and

- undergo a medical aptitude exam performed by an ASN-authorised doctor during which the height and weight of the Driver must be recorded.

Additionally a Driver's weight (including the Driver's equipment) must be a minimum of 35 kg at all times during a competition.

The Licence may remain valid beyond the date of a Driver's 14th birthday until the end of the current year. In exceptional circumstances linked to safety and which will be assessed by the CIK-FIA based on a dossier supported by the Driver's ASN, a C-Junior Licence may be issued to a Driver reaching his 15th birthday during the year in which his Licence is issued. Upgrading to a C-Restricted Licence during the year is final.

- the C-Restricted, exclusively reserved for Senior categories (only non-gearbox categories), for Drivers between 14 years old (reaching their 14th birthday during the calendar year) and under 15 years of age on the date when the Licence is issued.

In order to qualify, applicants must:

- first serve a period of probation with an International Karting Licence and must also be observed to compete satisfactorily in at least 5 ASN-sanctioned karting races in the Junior category within the two years prior to application (recommendation: the successful completion of a theoretical and practical test conducted on a karting track with a Senior Kart (non-gearbox category), approved by the parent ASN); and

- undergo a medical aptitude exam performed by an ASN-authorised doctor during which the height and weight of the Driver must be recorded.

Additionally a Driver's weight (including Driver's equipment) must be a minimum of 40 kg at all times during a competition.

The licence may remain valid beyond the date of a Driver's 15th birthday until the end of the current year.

Upgrading to a C-Senior Licence or to a «B» Licence during the year will be final.

- the C-Senior for Drivers reaching their 15th birthday during the

courant de l'année civile d'émission de la Licence (18 ans révolus pour les Pilotes de Superkart).

b. Les Licences de degré «C» sont délivrées par l'ASN du Pilote, qui mettra en œuvre les critères ci-dessus et pourra déterminer les d'éventuels critères supplémentaires à respecter.

3.4.3 - Degré «B»

a. Pour obtenir le passage de la Licence de degré «C» à la Licence de degré «B», le Pilote demandeur doit:

- atteindre ses 15 ans dans le courant de l'année civile d'émission de la Licence (18 ans révolus pour les Pilotes de Superkart).

- avoir été classé parmi les 10 premiers dans au moins 3 Compétitions nationales et/ou internationales au cours des 24 mois précédant sa demande. Un résultat au minimum parmi ces 3 résultats doit avoir été obtenu dans une Compétition de Championnat national ou une Compétition internationale.

b. La Licence de degré «B» est délivrée par l'ASN du Pilote, à la demande de l'intéressé.

3.4.4 - Degré «A»

a. Pour obtenir le passage de la Licence de degré «B» à la Licence de degré «A», le Pilote demandeur doit:

- atteindre ses 15 ans dans le courant de l'année civile d'émission de la Licence (18 ans pour les Pilotes de Superkart);

- doit avoir obtenu les résultats suivants dans des Championnats ou des Compétitions au cours des 24 mois précédant sa demande:

* soit être classé parmi les premiers 33% des participants à un Championnat, Trophée ou Coupe CIK-FIA se déroulant sur une seule Compétition (dans le cas où les premiers 33% recouvrent plus de Pilotes que les 34 finalistes d'un Championnat, le reste de la sélection des candidats potentiels à la Licence de degré A se fondera sur le classement intermédiaire à l'issue des Manches Qualificatives);

* soit avoir marqué des points au classement final d'un Championnat, Coupe ou Trophée CIK-FIA se déroulant sur plus d'une Compétition;

* soit être classé parmi les premiers 33% des participants dans 3 Compétitions internationales, à la condition que ces résultats aient été obtenus avec une Licence internationale de degré «B».

b. La Licence de degré A est délivrée par l'ASN du Pilote, à la demande de l'intéressé.

c. La CIK-FIA pourra demander à l'ASN de soumettre le palmarès du Pilote pour examen (conformément à l'Article 4.3 du Chapitre I de l'Annexe L du Code Sportif international).

d. Les Pilotes de Formule 1 détenant une Super-Licence FIA en cours de validité pourront prétendre à la délivrance automatique d'une Licence internationale de Karting de degré A, sur demande de leur ASN.

e. Les Pilotes automobiles détenant une licence internationale automobile de degré A ayant jadis détenu une licence internationale de

calendar year in which the Licence is issued (over 18 years old for Superkart Drivers).

b. «C» Licences are issued by the Driver's ASN, which will implement the above criteria and can determine possible additional criteria to be met.

3.4.3 - Grade «B»

a. To qualify for upgrading from a grade «C» to a grade «B» Licence, a Driver must:

- reach their 15th birthday during the calendar year in which the Licence is issued (over 18 years old for Superkart Drivers).

- have been classified in the first 10 in at least 3 national and/or international Competitions during the 24 months prior to his application. At least one of these 3 results have been obtained in a national Championship or an international Competition.

b. Grade «B» Licences are issued by the Driver's ASN at the Driver's application.

3.4.4 - Grade «A»

a. To qualify for upgrading from a grade «B» to a grade «A» Licence, a Driver must:

- reach their 15th birthday during the calendar year in which the Licence is issued (over 18 years old for Superkart Drivers);

- have obtained the following results in Championships or Competitions during the 24 months prior to his application:

** either have been classified in the first 33% of the participants in a CIK-FIA Championship, Trophy or Cup run over a single Competition (if the first 33% represent more Drivers than the 34 finalists of a Championship, the rest of the selection of potential grade A Licence applicants will be based on the intermediate classification after the Qualifying Heats);*

** or have scored points in the final classification of a CIK-FIA Championship, Trophy or Cup run over more than one Competition;*

** or have been classified in the first 33% of the participants in the classification of 3 international Competitions, subject to these results having been obtained with a grade «B» international Licence.*

b. Grade A Licences are issued by the Driver's ASN, at the Driver's request.

c. The CIK-FIA may ask the ASN to submit the Driver's record of results for examination (in accordance with Article 4.3 of Chapter I of Appendix L to the International Sporting Code).

d. Formula 1 Drivers holding a valid FIA Super-Licence may qualify for an automatic deliverance of an international Karting grade A Licence, on request of their ASN.

e. Automobile Drivers holding a grade A international automobile licence who have previously held a grade A international Karting

Karting de degré A pourront prétendre à la délivrance automatique d'une licence internationale de Karting de degré A, à la condition de pouvoir justifier d'une activité continue en Sport Automobile entre la date de la demande et la date de la dernière délivrance d'une licence de Karting.

Dispositions particulières

Un seul changement de degré de Licence sera admis au cours d'une même année.

3.5 VALIDITÉ DES LICENCES INTERNATIONALES

Afin de préserver la qualification pour une Licence de degré «B», le Pilote doit participer au moins à une Compétition internationale de la catégorie appropriée par période de deux ans. À défaut, il devra répondre de nouveau aux conditions de la présente Annexe B.

Licence de degré «A»: après deux années d'inactivité (de non-participation) dans les Championnats, Coupes et Trophée CIK-FIA, le Pilote pourra demander à perdre le bénéfice de sa Licence de degré «A» au profit d'une Licence de degré «B», sauf si au cours des trois dernières années de son activité, il a été classé dans les six premiers d'un Championnat, Coupe ou Trophée du Groupe 1.

Au-delà de cinq années d'inactivité (de non-participation) dans les Championnats, Coupes et Trophées CIK-FIA, le Pilote perd automatiquement le bénéfice de sa Licence de degré A et pourra obtenir une Licence de degré inférieur.

3.6 CODE DE CONDUITE SUR CIRCUITS DE KARTING

3.6.1 - Respect des signaux

Les indications figurant à l'Article 2.15 des Prescriptions Générales et à l'Article 2.3 du Règlement des Circuits (Partie II) sont considérées faire partie du présent Code de Conduite. Tout Pilote doit s'y conformer.

3.6.2 - Dépassements pendant une course

a) Un kart qui se trouve sur la piste peut utiliser toute la largeur de ladite piste. Cependant, dès qu'il est rejoint par un kart qui est sur le point de lui prendre un tour, le Pilote doit permettre au Pilote plus rapide de le dépasser à la première occasion possible. Si le Pilote du kart rejoint ne semble pas se rendre compte qu'on veut le dépasser, les Commissaires de Piste agiteront des drapeaux bleus pour prévenir que le Pilote plus rapide cherche à dépasser. Tout Pilote qui semblerait ignorer délibérément les drapeaux bleus sera signalé aux Commissaires Sportifs de la Compétition.

b) Le dépassement, compte tenu des possibilités du moment, peut s'effectuer sur la droite ou sur la gauche. Toutefois, des manœuvres susceptibles de gêner les autres Pilotes, tels que changer plusieurs fois de direction pour défendre une position, entraîner volontairement des karts au-delà du bord de la piste ou procéder à tout autre changement dangereux de direction, sont strictement interdites. Tout Pilote jugé coupable de l'une des infractions susmentionnées sera signalé aux Commissaires Sportifs de la Compétition.

c) Les Pilotes doivent utiliser la piste à tout moment. Afin de dissiper tout doute:

- les lignes blanches sont considérées comme faisant partie de la piste, mais pas les bordures.
- un Pilote sera considéré comme ayant quitté la piste si aucune

licence may apply for a grade A international Karting licence to be issued to them automatically, provided that they can supply proof of continuous activity in Motor Sport between the date on which their last Karting licence was issued and the date of the application.

Special provision

Only one change of Licence grade is allowed within one and the same year.

3.5 VALIDITY OF INTERNATIONAL LICENCES

In order to preserve the qualification for a «B» Licence, the Driver must participate in at least one international Competition of the appropriate category per 2-year period. Failing what, he must again meet the conditions of this Appendix B.

Grade «A» Licence: after two years of inactivity (non participation) in the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies the Driver may ask to lose the benefit of his «A» Licence and qualify instead for a «B» Licence, unless during the last 3 years of his activity he was classified in the first six in a Group 1 Championship, Cup or Trophy.

After 5 years of inactivity (non participation), in the CIK-FIA Championships, Cups or Trophies, the Driver automatically loses his grade A Licence and may obtain a Licence of a lesser grade.

3.6 CODE OF DRIVING CONDUCT ON KARTING CIRCUITS

3.6.1 - Observance of signals

The instructions detailed in Article 2.15 of the General Prescriptions and in Article 2.3 of the Circuit Regulations (Part II) are deemed to be part of this Code of Driving Conduct. All Drivers must abide by them.

3.6.2 - Overtaking during a race

a) A kart alone on the track may use the full width of the said track. However, as soon as it is caught by a kart which is about to lap it the Driver must allow the faster Driver past at the first possible opportunity. If the Driver who has been caught does not seem to notice that another Driver wants to overtake him, flag Marshals will display waved blue flags to indicate that the faster Driver wants to overtake. Any Driver who appears to ignore the blue flags will be reported to the Stewards of the meeting.

b) Overtaking, according to the circumstances, may be carried out either on the right or the left. However, manoeuvres liable to hinder other Drivers such as more than one change of direction to defend a position, deliberate crowding of karts beyond the edge of the track or any other dangerous change of direction, are strictly prohibited. Any Driver who appears guilty of any of the above offences will be reported to the Stewards of the meeting.

c) Drivers must use the track at all times. For the avoidance of doubt:

- the white lines defining the track edges are considered to be part of the track but kerbs are not.
- a Driver will be judged to have left the track if no part of the kart

partie de son kart ne demeure en contact avec la piste
Si un kart quitte la piste pour une raison quelconque, et sans préjudice du point 2d) ci-après, le Pilote peut rejoindre la course. Toutefois, ceci ne peut se faire que dans le respect de la sécurité et sans tirer un avantage quel qu'il soit.

d) La répétition de fautes graves ou l'évidence d'un manque de maîtrise du kart (telle que sortie de piste) seront signalées aux Commissaires Sportifs de la Compétition et pourront entraîner la disqualification de tout Pilote concerné.

e) Contacts / collisions (pendant la course, y compris le tour de décélération): des sanctions pourront être prises contre un Pilote qui pousse un autre Concurrent.

3.6.3 - Karts s'arrêtant pendant une course

a) Le Pilote de tout kart qui quitte la piste car il est incapable de maintenir la vitesse de course devrait manifester à l'avance son intention de le faire et il lui incombe de veiller à ce que la manœuvre ne représente aucun danger et s'effectue le plus près possible d'un point de dégagement.

b) Si un kart s'arrête en dehors de la voie des stands ou en dehors de la Zone de Réparations, il devra être dégagé le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas d'autres Pilotes.

Si le Pilote est dans l'impossibilité de dégager son kart, il sera du devoir des Commissaires de piste de prêter assistance. Si du fait de cette assistance le Pilote rejoint la course, ceci doit se faire dans le respect total du règlement et sans tirer un quelconque avantage.

c) Tout ravitaillement de quelque type que ce soit est interdit, sauf lorsque le kart concerné est arrêté en zone expressément prévue à cet effet.

d) À l'exception du Pilote et d'officiels dûment désignés, personne n'est autorisé à toucher à un kart arrêté sauf si celui-ci se trouve dans la voie des stands ou en Zone de Réparations.

e) Excepté durant une suspension de la course, tout kart abandonné sur le circuit par son Pilote, même momentanément, sera considéré comme s'étant retiré de la course.

3.6.4 - Entrée dans la voie des stands (dans la Zone de Réparations ou dans les Parcs d'Assistance)

a) La zone dite de décélération fait partie de l'aire des stands. La section de la piste conduisant à la voie des stands sera dénommée « entrée des stands ».

b) Au cours des essais et de la course, l'accès aux à la voie des stands, à la Zone de Réparations ou aux Parcs d'Assistance n'est autorisé que par l'entrée des stands la zone de décélération. Toute dérogation à cette règle entraînera la disqualification du Pilote.

c) Tout Pilote ayant l'intention de quitter la piste ou de rentrer dans la voie des stands, à son stand ou au Parc d'Assistance ou en Zone de Réparations doit manifester son intention à temps et s'assurer qu'il peut le faire sans danger.

d) Sauf dans un cas de force majeure (reconnu en tant que tel par les Commissaires Sportifs de la Compétition), le franchissement dans quelque sens que ce soit de la ligne de démarcation entre l'entrée des stands la zone de décélération et la piste est interdit.

remains in contact with the track.

Should a kart leave the track for any reason, and without prejudice to 2d) below, the Driver may rejoin. However, this may only be done when it is safe to do so and without gaining any advantage.

d) Repetition of serious mistakes or the appearance of a lack of control over the kart (such as leaving the track) will be reported to the Stewards of the meeting and may entail the disqualification of any Drivers concerned.

e) Contacts / collisions (during the race, deceleration lap included): sanctions may be imposed on a Driver who pushes another Competitor.

3.6.3 - Karts stopping during a race

a) The Driver of any kart leaving the track because of being unable to maintain racing speed and should signal the intention to do so in good time and is responsible for ensuring that the manoeuvre is carried out safely and as near as possible to a point of exit.

b) Should a kart stop outside the pit lane or outside the Repair Area, it must be moved as soon as possible so that its presence does not constitute a danger or hinder other Drivers.

If the Driver is unable to move the kart, it shall be the duty of the Marshals to assist. If such assistance results in the Driver rejoining the race, this must be done without committing any breach of the regulations and without gaining any advantage.

c) Replenishment of any kind is prohibited, save when the kart concerned is in an area specifically provided for this purpose.

d) Apart from the Driver and duly appointed officials, nobody is allowed to touch a stopped kart except when in the pit lane or in the Repair Area.

e) Except during a race suspension, any kart abandoned on the circuit by its Driver, even temporarily, shall be considered as withdrawn from the race.

3.6.4 - Entrance to the pit lane (to the Repairs Area or to the Servicing Parks)

a) The so-called «deceleration zone» is a part of the pits area. The section of track leading to the pit lane shall be referred to as the «pit entry».

b) During the practice sessions and the race, access to the pit lane, to the Repairs Area or to the Servicing Parks is allowed only through the pit entry. deceleration zone. The penalty for a breach of this rule shall be disqualification from the race.

c) Any Driver intending to leave the track or to enter the pit lane, pits or the Servicing Park or the Repairs Area shall signal his intention in good time and should make sure that it is safe to do so.

d) Except in cases of force majeure (accepted as such by the Stewards of the meeting), the crossing, in any direction, of the line separating the pit entry deceleration zone and the track is prohibited.

e) Sauf dans un cas de force majeure (reconnu en tant que tel par les Commissaires Sportifs de la Compétition), toute ligne peinte sur la piste à la sortie des stands ou de la Zone de Réparations dans le but de séparer les karts quittant les stands ou la Zone de Réparations des karts en piste ne pourra être franchie par aucune partie d'un kart quittant les stands.

e) Except in cases of force majeure (accepted as such by the Stewards of the meeting), any line painted on the track at the pit exit or the Repairs Area for the purpose of separating karts leaving the pits or the Repairs Area from those on the track must not be crossed by any part of a kart leaving the pits.

4 - RÉGLEMENTATION GÉNÉRALE

Article 4.1: Prescriptions Générales (Compétitions CIK-FIA & Compétitions Internationales)

Article 4.2: Prescriptions Spécifiques (Compétitions CIK-FIA)

4.1 PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES (COMPÉTITIONS DE LA CIK-FIA & 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.

2.3 - Karts admis

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 3 du Règlement Technique de la CIK-FIA, Sécurité des Karts et des Equipements).

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.

4 - GENERAL REGULATIONS

Article 4.1: General Prescriptions (CIK-FIA Competitions & International Competitions)

Article 4.2: Specific Prescriptions (CIK-FIA Competitions)

4.1 GENERAL PRESCRIPTIONS (CIK-FIA 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.

2.3 - Eligible karts

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 3 of the Technical Regulations of the CIK-FIA, Safety of Karts and Equipment).

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.

Le Calendrier Sportif International de la CIK-FIA sera préparé chaque année par le Groupe de Travail «Règlements sportifs - Calendrier - Championnats» et sera soumis à la CIK, puis au Conseil Mondial du Sport Automobile et à l'Assemblée Générale de la FIA lors de leurs réunions de décembre.

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 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 du Code). Les licences de Concurrents ne pourront en aucun cas être délivrées à des personnes n'ayant pas atteint l'âge de la

The CIK-FIA International Sporting Calendar will be prepared every year by the Sporting Regulations - Calendar - Championships' Working Group, and will be submitted to the CIK, then to the World Motor Sport Council and the FIA General Assembly at their December meetings.

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

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:

- a) vérifier la conformité du kart ou de l'équipement du Pilote,
- b) exiger qu'un kart soit démonté par le Concurrent pour s'assurer que les conditions d'admission ou de conformité

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:

- a) check the eligibility of the kart or of the Driver's equipment,*
- b) require a kart to be dismantled by the Entrant to make sure that the conditions of eligibility and conformity are*

sont pleinement respectées,
c) demander à un Concurrent de leur fournir tel échantillon ou telle pièce qu'ils pourraient juger nécessaires.

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.

*fully satisfied,
c) require an Entrant to supply them with such parts or samples as they may deem necessary.*

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.

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 2.21 des Prescriptions Générales du Règlement Technique).

2.13 - Parc Fermé

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

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 2.21 of the Technical Regulations General Prescriptions).

2.13 - Parc Fermé

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

au Parc d'Assistance 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 la Zone de Réparations. 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 la Zone de Réparations 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 la Zone de Réparations.

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 d'Assistance «Arrivée» ou au Parc Fermé, personne n'est autorisé à accéder à la piste excepté les 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 la Zone de Réparations. Le Pilote ne pourra recevoir aucune aide extérieure sur la piste pendant le déroulement d'une Compétition, excepté en Zone de Réparations, 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 la Zone de Réparations 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 la Zone de Réparations 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.

Park during the interval and may participate in the second part of Practice.

D. Any repairs with tools are banned outside the Repairs Area. It is forbidden to take any tools and/or spare parts on board the kart. The Driver can receive help only in the Repairs 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 Repairs 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» Servicing Park or at the Parc Fermé, no one is allowed to accede to the track, with the exception 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 Repairs Area. The Driver may not receive any outside help on the track during the running of a Competition, except in the Repairs 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 Assembly Area.

I. A speed limit may be imposed in the pit lane and in the Repairs 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 Repairs 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. Tout Pilote ayant l'intention de quitter la piste, de rentrer au Parc d'Assistance ou de s'arrêter en Zone de Réparations 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 en Zone de Réparations 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 3 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 les moteurs de karts dans le Paddock doit être réglementé. Ces opérations ne pourront en aucun cas se pratiquer dans les allées ; elles ne pourront l'être que dans une zone sécurisée dans le périmètre de l'emplacement alloué au Concurrent concerné ou à l'intérieur d'un enclos prévu à cet effet par l'Organisateur. L'horaire pourra par ailleurs prévoir des périodes de silence à respecter impérativement.

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.

N. Any Driver who intends to leave the track, to return to the Servicing Park or to stop in the Repairs 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 Repairs 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 3 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 must be controlled. These operations can under no circumstances be carried out in the Paddock lanes; they can be carried out only in a secured area within the perimeter of the unit allocated to the Entrant concerned, or inside an enclosure provided by the Organiser for this purpose. Additionally, the time schedule can provide for periods of silence to be imperatively respected.

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) 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 immobiles 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:

(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 at the assembly 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 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:

- 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.

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

- 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 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

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 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.

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 qualified 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 Assembly Area, who will advise the Clerk of the Course or the Race Director as soon as he has the opportunity.

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 par ses propres moyens.

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 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-

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 Assembly Area. 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 Assembly Area will end five minutes before the time scheduled for the start of the Race. Any kart which has not taken its position on the Assembly Area 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 and by using his/her own means.

ii) In the categories where engines are equipped with an on-board starter, the Mechanics will have to clear the Assembly Area three minutes before the time scheduled for the start of the Race. If a Driver is unable to start from the Assembly Area after the display of the green flag and if he requests the intervention of a Mechanic, he will be authorised to leave the Assembly Area 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 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 Assembly Area 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 Assembly Area only once all the other karts have left the Assembly Area 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

grille deux 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) sur le kart.

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.

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 la Pré-Grille avec le chariot du kart. Tout kart qui ne serait pas posé au sol à cet instant devra aussitôt être déplacé vers la Pré grille d'où il prendra le départ.

the Assembly Area two 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 Assembly Area 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 (with the exception of tyre pressures) to the kart are strictly forbidden.

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 Servicing 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.*

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 Assembly 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 assembly area, from where it will take the start.

Dans ce cas, un Commissaire muni d'un drapeau jaune donnera l'ordre au(x) kart(s) concerné(s) de quitter la Pré-grille 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 la Pré-grille, 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 la Pré-grille immédiatement. Tout Pilote qui démarrerait de la Pré-grille 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'élancer 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.

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).

In that case, a Marshal holding a yellow flag will order the kart(s) concerned to leave the Assembly 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 Assembly 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 Assembly Area immediately. If a Driver starts from the Assembly 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 Assembly Area 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. 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. 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'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.

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 exclu 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 (des) Tour(s) de Formation, le Directeur de Course ou

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 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.

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 excluded 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 Formation Lap(s), the Clerk of the Course or

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.

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 2.24 des Prescriptions Générales.

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

Départs lancés pour karts à prise directe avec ou sans embrayage

Au terme de leur Tour de Formation, les Pilotes s'avanceront à vitesse réduite et constante 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.

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 2.24 of the General Prescriptions.

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

Rolling starts for direct drive karts with or without clutches

At the end of the Formation Lap, Drivers will proceed forward at a reduced and constant speed 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.

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, 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)

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.

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

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

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

c) Tous les karts en course devront se mettre en file derrière le kart de tête et il sera absolument interdit de

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 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)

Rolling start 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 waved yellow flags and a "SLOW" board (yellow board with the word "SLOW" written in black), which shall be maintained until the neutralisation is over. Flashing orange lights will be switched on at the Line.*

c) *All the competing karts must then line up behind the leading kart, and overtaking is strictly forbidden.*

dépasser. Les dépassements seront autorisés uniquement si un kart ralentit en raison d'un problème grave.

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

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

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

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

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

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

Overtaking will be permitted only if a kart slows down because of a serious problem.

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

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

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

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

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

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

À l'approche de la Ligne, où un drapeau vert sera agité par le Directeur d'Epreuve 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'Epreuve (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'Epreuve (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 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'au Parc d'Assistance

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 Fermé 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 10 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.

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:

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 Servicing Park:

At this point changes and adjustments are allowed including the introduction of replacement equipment – provided that was placed within Parc Fermé prior to the original race start, refuelling 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 10 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.

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 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 en temps – 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 avenue 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 réparations au moment où la Course a été arrêtée par le 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 PRÉVUE 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 2.20 s'appliquera. La longueur de la nouvelle course sera égale à la différence entre le nombre de tours prévus et le nombre de tours accomplis. Les

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 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 time 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.

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 2.20 will apply. The length of the new race will be equal to the difference between the scheduled number of laps and the number of laps covered. The Drivers who

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.

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.

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 11.11 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);

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.

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. 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 11.11 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)*

- 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;
- illégitimement empêché une manœuvre de dépassement légitime d'un Pilote;
- illégitimement gêné un autre Pilote au cours d'une manœuvre de dépassement.

a) Il appartiendra aux Commissaires Sportifs de décider si un ou des Pilote(s) est/sont mêlé(s) à un Incident; il(s) ne doi(ven)t 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 10 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, prenant en compte sa gravité, 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 12.3 du Code.

2.25 - Classements

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.

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.

- 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;
- have illegally prevented a legitimate passing manoeuvre by a Driver;
- have illegally impeded another Driver during a passing manoeuvre.

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 has been 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 10-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/she achieved in the session concerned. However, considering its serious nature, the Stewards may decide, instead of the 10-second time penalty, of a sanction among those provided for in the penalty scale of Article 12.3 of the Code.

2.25 - Classifications

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.

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.

4.2 PRESCRIPTIONS SPÉCIFIQUES (COMPÉTITIONS DE LA CIK-FIA)

Dans le cadre des Championnats, Coupes et Trophées CIK-FIA de Karting, toutes les dispositions des Prescriptions Générales s'appliquent et se trouvent complétées par les présentes Prescriptions Spécifiques.

Le contrôle et la bonne marche des Compétitions de Championnats CIK-FIA 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.

La CIK-FIA organise les Championnats internationaux, ainsi que des Trophées et Coupes (ci-après dénommés «Championnats CIK-FIA») qui sont la propriété de la CIK-FIA. Toutes les parties concernées (FIA, CIK-FIA, ASN, Organisateurs, Promoteur, Concurrents et circuits) s'engagent à appliquer ainsi qu'à observer les règles régissant le Championnat.

1 - Règlement

Dans le Règlement Sportif, les intitulés sont énoncés aux seules fins de commodité et n'ont pas d'autorité réglementaire.

2 - Organisation

Les Championnats CIK-FIA se déroulent en une seule ou plusieurs Compétitions.

3 - Karts admis

Ne peuvent être admis à une Compétition de Championnat CIK-FIA que les karts conformes au Règlement Technique de Karting de la CIK-FIA.

4 - Inscription et organisation des Compétitions de Championnat CIK-FIA

A. Seule la FIA est habilitée à déterminer le calendrier des Compétitions des Championnats CIK-FIA et à en confier l'organisation aux ASN.

B. Seule la FIA est habilitée à accorder l'organisation d'un Championnat CIK-FIA à une ASN selon les règlements particuliers d'attribution.

C. 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. 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 d'une Compétition de Championnat CIK-FIA.

D. Les Championnats CIK-FIA ne peuvent se dérouler que sur un circuit homologué par la CIK-FIA, détenant une Licence Circuit (pour les circuits courts) ou une Licence Circuit FIA de degré 1 à 4 (pour les circuits longs).

E. Toute candidature pour l'organisation d'une Compétition devra parvenir au Secrétariat de la CIK-FIA au plus tard mi-mai de l'année précédant la date de la Compétition (excepté pour les Compétitions sur circuits longs, dont les candidatures pourront être soumises en septembre), accompagnée d'un dossier complet. Toute réglementation nationale particulière doit être soumise à la CIK-FIA au moment

4.2 SPECIFIC PRESCRIPTIONS (CIK-FIA COMPETITIONS)

Within the framework of the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies, all provisions of the General Prescriptions are applied and are completed by these Specific Prescriptions.

The control and good running of the CIK-FIA Championship 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.

The CIK-FIA organises the international Championships, as well as Trophies and Cups (hereafter called «CIK-FIA Championships») which are the property of the CIK-FIA. All parties concerned (FIA, CIK-FIA, ASN, Organisers, Promoter, Entrants and circuits) undertake to apply and observe the rules governing the Championship.

1 - Regulations

Headings in the Sporting Regulations are for ease of reference only and do not form part of these regulations.

2 - Organisation

The CIK-FIA Championships are held in either one or several Competitions.

3 - Eligible karts

Only karts complying with the Karting Technical Regulations may be accepted in a CIK-FIA Championship Competition.

4 - Entry and organisation of CIK-FIA Championship Competitions

A. Only the FIA is entitled to determine the calendar of the CIK-FIA Championship Competitions and to entrust ASNs with their organisation.

B. Only the FIA is entitled to grant the organisation of a CIK-FIA Championship to an ASN in accordance with the specific awarding regulations.

C. 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 the regulations. 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 a Competition counting towards a CIK-FIA Championship.

D. CIK-FIA Championships may be held only on circuits homologated by the CIK-FIA and holding a Circuit Licence (for short circuits) or a grade 1 to 4 FIA Circuit Licence (for long circuits).

E. Any application for the organisation of a Competition must reach the CIK-FIA Secretariat with a full dossier at the latest in mid May of the year before the date of the Competition (except for Competitions held on long circuits, which can be applied for in September). Any specific national regulations must be submitted to the CIK-FIA with the original application for inclusion of the Competition on the CIK-

de la candidature pour l'inscription de la Compétition au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA. Seule l'approbation de la CIK-FIA peut rendre effectives de telles réglementations particulières pour la Compétition. La CIK-FIA assurera que tous les candidats Concurrents soient informés de telles réglementations particulières avant la date de clôture des engagements.

F. Tous les Organisateurs des Compétitions de Championnats CIK-FIA s'engagent à respecter tous les textes régissant le Championnat par le fait même d'organiser la Compétition.

G. Les Compétitions d'un même Championnat doivent être séparées par deux semaines au moins. La CIK-FIA se réserve le droit de réduire cet intervalle en raison de circonstances particulières.

H. Une participation minimale de vingt Pilotes par catégorie est fixée pour que le titre d'un Championnat CIK-FIA soit attribué. Un participant est un Pilote qui figure sur la Liste des Participants établie à l'issue des Vérifications Sportives et Techniques.

I. Une Compétition 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.

J. Le droit de lier le nom d'une entreprise, organisation ou marque commerciale à un Championnat CIK-FIA est réservé exclusivement à la CIK-FIA. Sauf accord écrit préalable de la CIK-FIA, aucun Organisateur ou groupement d'Organisateurs dont la/les Compétition(s) fait/font partie d'un Championnat CIK-FIA ne peut indiquer ou faire croire que ledit Championnat est subventionné ou aidé financièrement, soit directement, soit indirectement, par une entreprise ou organisation commerciale.

K. Toute ASN qui désire qu'une nouvelle Compétition soit incluse dans un Championnat doit en aviser la CIK-FIA, qui désignera au moins un Observateur de la CIK-FIA devant être présent à la Compétition organisée dans le courant de l'année qui précède celle au cours de laquelle la Compétition doit être inscrite au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA.

5 - Déplacement ou annulation d'une Compétition de Championnat CIK-FIA

A. Suite à tout déplacement ou annulation, la CIK-FIA pourra désigner une Compétition de remplacement en choisissant parmi les Compétitions de réserve éventuelles.

B. Le déplacement ou l'annulation d'une Compétition avec un préavis inférieur à trois mois pourra entraîner le refus d'inscription de la Compétition ou d'une autre Compétition proposée par l'ASN pour le Championnat de l'année suivante, sauf s'il s'agit d'un cas de force majeure admis par la CIK-FIA.

6 - Publication du Règlement Particulier

A. Un mois avant la Compétition concernée, la CIK-FIA publiera le Règlement Particulier approuvé sur son site internet - www.cikfia.com.

B. Lorsque l'Organisateur enverra son Règlement Particulier à la CIK-FIA pour acceptation, il devra joindre obligatoirement son attestation d'assurance Responsabilité Civile couvrant l'ensemble du déroulement de la manifestation.

FIA International Sporting Calendar. Only with the approval of the CIK-FIA can such specific regulations come into force for the Competition. The CIK-FIA will ensure that all applicant Entrants are informed of such specific regulations before the closing date of entries.

F. All Organisers of CIK-FIA Championship Competitions undertake to respect all texts governing the Championship by the very fact of organising the Competition.

G. Competitions of one and the same Championship must be separated by at least two weeks. The CIK-FIA reserves the right to reduce this interval according to particular circumstances.

H. A minimum participation of twenty Drivers per category is set for the awarding of a CIK-FIA Championship title. A participant is a Driver whose name appears on the List of Participants drawn up at the end of the Sporting Checks and Scrutineering.

I. A Competition may be cancelled if the karts of fewer than twelve Drivers have passed Scrutineering. If no alternative formula can be found, the CIK-FIA will study any palliative solution.

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

K. Any ASN wishing a new Competition to be included in a Championship must advise the CIK-FIA, which will appoint at least one CIK-FIA Observer, who must be present at the Competition organised the year before that in which the Competition is to be entered on the CIK-FIA International Sporting Calendar.

5 - Change of date or cancellation of a CIK-FIA Championship Competition

A. The CIK-FIA may designate a replacement for a cancelled Competition or for an Competition the date of which has changed, by choosing among possible reserve Competitions.

B. The change of date or cancellation of a Competition with less than three months notice may entail refusal of the entry of the Competition or of any other Competition proposed by the ASN for the Championship of the following year, except in cases of force majeure accepted by the CIK-FIA.

6 - Publication of the Supplementary Regulations

A. One month before the Competition concerned, the CIK-FIA shall publish the approved Supplementary Regulations on his website - www.cikfia.com.

B. When the Organiser sends his Supplementary Regulations to the CIK-FIA for approval, he must enclose his Civil Liability insurance certificate covering the entire meeting.

C. Les règlements seront publiés en français et en anglais; le cas échéant, ils pourront être traduits en d'autres langues.

7 - Délégués CIK-FIA

A. Pour chaque Compétition, la CIK-FIA pourra désigner les délégués suivants:

- au moins un Délégué Technique,
- un Délégué Médical,
- un Délégué Media,
- un Délégué Sécurité,
- un Délégué Chronométrateur,
- un Maître de Cérémonie.

B. Le rôle des délégués de la CIK-FIA [excepté le(s) Délégué(s) Technique(s), qui est/sont responsable(s) du Contrôle Technique] est de superviser dans leurs fonctions les Officiels de la Compétition, de veiller à ce que tous les règlements régissant le Championnat soient respectés, de formuler les remarques qu'ils jugeraient nécessaires et de dresser tout rapport nécessaire concernant le déroulement de la Compétition dans leur champ de compétence.

8 - Officiels

Les Officiels suivants seront désignés par la CIK-FIA:

- deux Commissaires Sportifs internationaux, dont l'un sera nommé Président du Collège, de nationalité différente de celle de l'Organisateur, choisis parmi la liste des Commissaires Sportifs établie par la CIK-FIA.
- la CIK-FIA se réserve le droit de nommer également un Directeur d'Épreuve, au moins 2 Commissaires Techniques et un Coordinateur.

Les Officiels suivants seront désignés par l'ASN qui organise la Compétition ou délivre le permis pour la Compétition, et leurs noms seront communiqués à la CIK-FIA en même temps que le Règlement Particulier de la Compétition:

- un Commissaire Sportif choisi parmi les licenciés de l'ASN,
- un Commissaire Technique en chef,
- un Directeur de Course qui sera choisi parmi ceux admis par la CIK-FIA,
- un Directeur de Course adjoint,
- un Secrétaire de la manifestation,
- un Médecin en chef et un second médecin,
- un Chronométrateur en chef (seulement si un Délégué Chronométrateur n'est pas nommé par la CIK-FIA).

Le Directeur d'Épreuve, le Directeur de Course, le(s) Délégué(s) Technique(s), le Délégué Chronométrateur, le Coordinateur et les Commissaires Sportifs doivent être présents à la Compétition au plus tard une heure avant l'heure de clôture des Vérifications Sportives.

Le Directeur de Course doit se tenir à la Direction de Course et en contact avec tous les postes de Commissaires à tout moment lorsque les karts sont autorisés à rouler sur la piste. Le Président du Collège des Commissaires Sportifs, le Directeur d'Épreuve, le Directeur de Course et le(s) Délégué(s) Technique(s) ou à défaut, le Commissaire Technique en chef, doivent être en contact radio permanent.

9 - Acceptation des engagements des Pilotes

A. Les demandes d'engagement seront envoyées par les Concurrents, à l'adresse figurant sur les formulaires officiels imprimés et diffusés par la CIK-FIA, après que les Concurrents auront fait viser leur formulaire par leur ASN. Une inscription sans visa de l'ASN sera

C. The regulations shall be published in French and in English; should the need arise, they can also be translated into other languages.

7 - CIK-FIA Delegates

A. For each Competition the CIK-FIA may nominate the following delegates:

- at least one Technical Delegate,
- a Medical Delegate,
- a Media Delegate,
- a Safety Delegate;
- a Timekeeping Delegate,
- a Master of Ceremony.

B. The role of the CIK-FIA delegates [except the Technical Delegate(s), who is/are responsible for Scrutineering] is to supervise the Officials of the Competition in their duties, to see that all the regulations governing the Championship are respected, to make any comments they deem necessary and to draw up any necessary reports concerning the running of the Competition in their field of competence.

8 - Officials

The following Officials will be appointed by the CIK-FIA:

- two international Stewards, one of whom will be nominated Chairman of the Panel, of a nationality different from that of the Organizer, chosen from the list of Stewards drawn up by the CIK-FIA.
- the CIK-FIA reserves the right also to appoint a Race Director, at least 2 Scrutineers and a Coordinator.

The following Officials will be appointed by the ASN organising the Competition or delivering the permit to organise the Competition, and their names will be sent to the CIK-FIA at the same time as the Supplementary Regulations of the Competition:

- a Steward chosen from among the ASN's licence-holders,
- a Chief Scrutineer,
- a Clerk of the Course chosen from those admitted by the CIK-FIA,
- a deputy Clerk of the Course,
- a Secretary of the meeting,
- a Chief Medical Officer and a second doctor,
- a Chief Timekeeper (only if a Timekeeping Delegate is not appointed by the CIK-FIA).

The Race Director, the Clerk of the Course, the Technical Delegate(s), the Timekeeping Delegate, the Coordinator and the Stewards must be present at the Competition at the latest one hour before the closing of the Sporting Checks.

The Clerk of the Course must stay at Race Control and be in contact with all Marshals' posts whenever karts are allowed to drive on the track. The Chairman of the Panel of Stewards, the Race Director, the Clerk of the Course and the Technical Delegate(s) or, failing that, the Chief Scrutineer, must be in permanent radio contact.

9 - Acceptation of Drivers' entries

A. Once Entrants have had their forms stamped by their ASNs, they shall send their entry applications to the address appearing on the official forms printed and issued by the CIK-FIA. An entry application without a visa from the ASN will be considered as null and void.

considérée comme nulle et non avenue. Sauf règlement particulier, les inscriptions seront clôturées au plus tard quatre semaines avant le déroulement de la Compétition ou l'ouverture du Championnat.

B. Le nombre total des engagés peuvent être limités (voir Prescriptions Spécifiques éventuelles contenues dans les Règlements Sportifs des Championnats CIK-FIA).

C. Un Pilote pourra s'engager dans un seul Championnat au cas où plusieurs Championnats se courraient dans le cadre d'une même manifestation.

D. 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.

10 - Conditions générales

A. 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 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, de façon à assurer l'observation des dispositions.

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

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

D. 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 13 des présentes Prescriptions Spécifiques.

11 - Vérifications Sportives et Techniques

A. Voir l'Article 2.10 des Prescriptions Générales.

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

C. Lors des Vérifications Techniques de la Compétition, il sera procédé à un marquage du châssis et des pièces principales des moteurs (1/2 carter et cylindre). Les châssis et moteurs seront marqués au moyen de codes-barres. Les châssis et moteurs seront identifiés par des autocollants à codes-barres fournis et mis en place par les Commissaires Techniques. Les moteurs, qui seront marqués de deux autocollants (un sur le cylindre, l'autre sur un 1/2 carter), devront comporter des emplacements de 28 x 20 mm, totalement propres et dégraissés, et fraisés selon les positions décrites sur une annexe à la Fiche d'Homologation.

À tout moment de la Compétition, 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 la disqualification de la Compétition. La même sanction sera applicable en cas d'échange de matériel entre Pilotes. Les Concurrents concernés et tous les Pilotes qu'ils auront inscrits pour

Except in the case of specific regulations, entries will be closed at the latest four weeks before the Competition is held or before the opening of the Championship.

B. The total number of entries may be limited (see possible Specific Prescriptions included in the Sporting Regulations of the CIK-FIA Championships).

C. A Driver may enter only one Championship if several Championships are held within the framework of one and the same meeting.

D. 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.

10 - General conditions

A. It is the Entrant's responsibility to ensure that every person concerned by his entry observes all the provisions of the Code, of the Technical Regulations and of 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 ensuring that the provisions are observed.

B. Entrants must ensure that their karts comply with the conditions of conformity and safety throughout the Competition.

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

D. 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 13 of these Specific Prescriptions.

11 - Sporting Checks and Scrutineering

A. See Article 2.10 of the General Prescriptions.

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

C. At Scrutineering of the Competition, the chassis and the main engine parts (1/2 crankcase and cylinder) will be marked. The chassis and engines will be marked by means of bar codes. The chassis and engines will be identified by means of bar code stickers to be supplied and applied by the Scrutineers. The engines, which will be marked by two stickers (one on the cylinder and the other on a 1/2 crankcase), shall comprise spaces of 28 x 20 mm, totally clean without any grease, and milled in accordance with the locations described on an appendix to the Homologation Form.

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

ront être exclus de la Compétition concernée.

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

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

E. Le système de mesure du régime maximum fourni par la CIK-FIA pourra être utilisé dans les catégories où une limite de régime est prescrite. Ce système servira à la transmission en temps réel et au stockage des données de régimes maxima acquises. Il devra être installé dans le strict respect des instructions y afférentes. Il sera de la responsabilité des Concurrents de l'installer et de le faire fonctionner correctement. Il sera également de la responsabilité des Concurrents de s'assurer que le moteur ne dépasse pas le régime maximal autorisé. A chaque retour dans la zone du Parc Fermé, les karts devront être mis à disposition pour vérification et téléchargement des données. Toute vérification se fera en présence du Pilote et/ou du Mécanicien «A» concerné.

F. Contrôle des décibels

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

Lors des Essais Qualificatifs :

- pénalité de 3 places pour tout dépassement jusqu'à 1 dB au-delà du seuil prescrit ;
- pénalité de 6 places pour tout dépassement compris entre 1 et 2 dB au-delà du seuil prescrit ;
- pénalité de 9 places pour tout dépassement compris entre 2 et 3 dB au-delà du seuil prescrit ;
- rétrogradation au minimum à la dernière place du classement pour tout dépassement du seuil prescrit de plus de 3 dB.

- Lors des Manches Qualificatives et lors de la phase finale :

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

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

Les mesures de bruit pourraient être effectuées dès les Essais Libres.

excluded from the Competition concerned.

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

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

No change of the chassis, of the engine or of the chassis/engine unit may be carried out during the starting procedure or between the start and finish of the Qualifying Practice, Qualifying Heats and Final. Offenders will be excluded from the Competition concerned.

E. The maximum RPM measurement system supplied by the CIK-FIA may be used in categories where an engine speed limit is prescribed. This system shall be used for real time transmission and for the storage of the logged maximum RPM data. It must be installed in strict accordance with the corresponding instructions. All Entrants are themselves responsible for the correct installation and the correct functioning thereof. It will also be the Entrants' responsibility to ensure that the engine does not exceed the maximum authorised engine speed. At each return to the Parc Fermé area, the karts must be available for checking and downloading the data. Every check will be carried out in the presence of the Driver and/or of the «A» Mechanic concerned.

F. Noise Control

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

During Qualifying Practice:

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

- During the Qualifying Heats and in the final phase:

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

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

Noise controls could be carried out from Free Practice onwards.

G. Procédure de Pesage

a) Après les Essais Qualificatifs, les Manches Qualificatives et les courses de la phase finale, chaque kart franchissant la Ligne sera pesé. Si le kart ne peut arriver jusqu'à la Zone du Pesage par ses propres moyens, il sera placé sous le contrôle exclusif des Commissaires de Piste, qui l'y conduiront ou l'y feront conduire, et le Pilote devra se rendre à la Zone de Pesage dès son retour aux stands afin que son poids soit établi.

b) À l'issue des Essais Qualificatifs, le Pilote et son kart seront pesés simultanément puis séparément. Si, pour des raisons de force majeure, le Pilote n'était pas en mesure de se présenter à la balance au terme d'une Manche Qualificative ou d'une course de la phase finale, son kart serait pesé seul et au poids du kart serait ajouté celui du Pilote enregistré à l'issue des Essais Qualificatifs.

c) Aucune matière ou substance solide, liquide, gazeuse ou de quelque nature que ce soit, ne pourra être ajoutée à un kart, y être posée ou en être ôtée avant le Pesage (sauf par un Commissaire Technique dans le cadre de ses activités officielles).

d) Seuls les Commissaires Techniques et les Officiels peuvent pénétrer dans la Zone du Pesage. Aucune intervention, quelle qu'elle soit, n'est autorisée dans cette Zone, à moins qu'elle n'ait été permise par ces Officiels.

e) Un kart ou un Pilote ne peuvent pas quitter la Zone du Pesage sans l'autorisation du Délégué Technique de la CIK-FIA (ou du Commissaire Technique).

f) Toute infraction aux présentes dispositions relatives au Pesage des karts pourra entraîner l'application d'une pénalité au Pilote et kart concernés.

g) L'Organisateur disposera la balance sous un abri à l'entrée du Parc Assistance «Arrivée» et devra prévoir un personnel suffisant pour assurer la mise en place du kart sur la balance. Les Mécaniciens seront tenus à l'écart des karts jusqu'à ce que la Procédure de Pesage de leur kart soit terminée.

h) Si le poids d'un Pilote et de son kart est inférieur à celui spécifié dans le Règlement Technique, le résultat sera communiqué par écrit au Concurrent, et le kart et son Pilote seront exclus de la séance d'Essais Qualificatifs ou de la Manche Qualificative concernées ou, s'agissant d'une Course de phase finale, au minimum classés dernier (le cas échéant, sans attribution de point au Championnat).

i) L'Organisateur devra prévoir des poids certifiés pour le calibrage de la balance.

12 - Numéros de compétition et nom du Pilote

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

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

C. Le drapeau de la nationalité du Pilote sera celui équivalant à la nationalité de sa licence, sauf en Championnat du Monde, où la

G. Weighing Procedure

a) After Qualifying Practice, the Qualifying Heats and the races of the final phase, each kart crossing the Line will be weighed. If the kart is unable to reach the Weighing Area by its own means it will be placed under the exclusive control of Marshals, who will take it there or have it taken there, and the Driver shall report to the Weighing Area as soon as he returns to the pits so that his weight may be established.

b) At the end of Qualifying Practice, the Driver and his kart will be weighed simultaneously then separately. Should for reasons of force majeure the Driver be unable to go to the scales at the end of a Qualifying Heat or of a race of the final phase, his kart would be weighed on its own and the Driver's weight registered after Qualifying Practice would be added to that of the kart.

c) No solid, liquid or gaseous matter or substance of any nature whatsoever may be added to a kart, placed on it or removed from it before Weighing (except by a Scrutineer within the framework of his official duties).

d) Only Scrutineers and Officials may penetrate in the Weighing Area. No intervention whatsoever is allowed in that Area unless it has been authorised by these Officials.

e) A kart or a Driver are not allowed to leave the Weighing Area without the authorisation of the CIK-FIA Technical Delegate (or Scrutineer).

f) Any infringement to these provisions relating to the Weighing of karts may entail the imposition of a penalty on the Driver and kart concerned.

g) The Organiser shall place the scales under a shelter at the entrance to the «Finish» Servicing Park and must provide for sufficient personnel to ensure the placing of the kart on the scales. Mechanics will be kept away from the karts until the Weighing Procedure of their karts is over.

h) If the weight of a Driver and of his kart is under that specified in the Technical Regulations, the result will be communicated in writing to the Entrant, and the kart and its Driver will be excluded from the Qualifying Practice session or from the Qualifying Heat concerned or, in the case of a final phase Race, as a minimum classified last (without allocation of any Championship points, if applicable).

i) The Organiser must provide for certified weights for the calibration of the scales.

12 - Racing numbers and name of the Driver

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

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

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

nationalité du Pilote sera celle qui équivaut à la nationalité de son passeport.

13 - Accès au Paddock

Dès leur arrivée, les Concurrents et Concurrents/Pilotes engagés devront se présenter au Secrétariat de l'Organisateur pour leur identification (suivant la réglementation des championnats concernés).

Il leur sera remis:

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

Seuls les Concurrents engagés auront un espace attribué dans le Paddock (une surface gratuite par Pilote engagé de 6 x 9 m). Les Concurrents ne pourront occuper que les emplacements de Paddock qui leur auront été attribués et qui auront été désignés par la CIK-FIA. Tout Concurrent ne respectant pas cette réglementation se verra expulsé du Paddock et exclu de la Compétition.

Aucune modification ne pourra être apportée au plan du Paddock établi par la CIK-FIA. Dès l'ouverture du Paddock aux Concurrents (conformément aux règlements des championnats concernés) durant la semaine où se déroule la manifestation, l'Organisateur mettra à disposition le personnel nécessaire pour assurer le respect du plan du Paddock. Tous les accès au Paddock doivent être contrôlés dès le début de la manifestation.

L'Organisateur pourra délivrer des laissez-passer Visiteurs payants sur base d'un tarif maximum (40 Euros) déterminé par la CIK-FIA pour l'accès au Paddock, mais sans véhicule.

Toutes les personnes détenant un laissez-passer permanent délivré par la CIK-FIA pour l'année en cours auront libre accès au Paddock, mais sans véhicule.

Il existe 4 types de laissez-passer permanents CIK-FIA:

- «Trade»
- «Media»
- «Guest»
- «Official».

14 - Accès au Parc Assistance «Départ»

Seuls le Pilote et son Mécanicien porteur du laissez-passer requis («Mécanicien A») sont autorisés à pénétrer dans le Parc Assistance «Départ», avec le kart du Pilote.

15 - Carburant

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

16 - Briefing

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

nationality will be the one appearing on his passport.

13 - Access to the Paddock

As soon as they arrive, all Entrants and Entrants/Drivers entered must present themselves to the Organiser's Secretariat for identification (according to the regulations of the championships concerned).

They will be given:

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

Only entered Entrants will have a space allocated in the Paddock (one free 6 x 9 m surface per entered Driver).

Entrants may occupy only those Paddock spaces that have been allocated to them and designated by the CIK-FIA. Any Entrant who does not respect this rule shall be expelled from the Paddock and excluded from the Competition.

No modification may be made to the Paddock plan. As soon as the Paddock is open to Entrants (according to the regulations of the championships concerned) in the week in which the meeting is held, the Organiser shall supply the necessary staff in order to ensure the respect of the Paddock plan. All access to the Paddock must be controlled from the very beginning of the meeting.

On the basis of a maximum fee (40 Euros) determined by the CIK-FIA, the Organiser may deliver paying Visitors' passes giving access to the Paddock, but without a vehicle.

Anyone holding a permanent pass issued by the CIK-FIA for the current year will have free access to the Paddock, but without a vehicle.

There are 4 types of CIK-FIA permanent passes:

- «Trade»
- «Media»
- «Guest»
- «Official».

14 - Access to the «Start» Servicing Park

Only the Driver and his Mechanic holder of the required pass («Mechanic A») are entitled to penetrate in the «Start» Servicing Park, with the Driver's kart.

15 - Fuel

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

16 - Briefing

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

17 - Nombre de karts autorisés en piste

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

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

Toute Compétition de Championnat CIK-FIA se composera d'Essais libres, d'Essais Qualificatifs, de Manches Qualificatives et d'une phase finale.

Dans tous les cas, l'usage des transpondeurs est obligatoire.

18A - Essais Libres

Sauf réglementation particulière, l'horaire de la Compétition devra prévoir des Essais Libres pour chaque catégorie. Ils seront réservés aux Pilotes engagés dans le Championnat et aux Pilotes Wild Card.

Ces Pilotes doivent avoir satisfait aux Vérifications Sportives et Techniques. Si le nombre des Pilotes est inférieur à 102, ils sont répartis au minimum en deux séries pour les numéros pairs et impairs. S'il est supérieur à 102, trois séries en nombre égal si possible doivent être prévues.

18B - Essais Qualificatifs

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

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

Si aucun temps n'est pris en compte pour un Pilote, il prendra le dé-

17 - Number of karts allowed on the track

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

18 - Running of a CIK-FIA Championship Competition

Any CIK-FIA Championship Competition shall comprise Free Practice, Qualifying Practice, Qualifying Heats and a final phase.

The use of transponders is mandatory at all times.

18A - Free Practice

Except in the case of specific regulations, the time schedule of the Competition must provide for Free Practice for each category. It will be reserved for Drivers who have entered the Championship and for Wild Card Drivers.

Those Drivers must have passed the Sporting Checks and Scrutineering. If the number of Drivers is under 102, they shall be divided into minimum two series for odd and even numbers. If it is more than 102, three series in equal number if possible shall be provided for.

18B - Qualifying Practice

Drivers who have passed Scrutineering are divided into equal series if possible, by drawing lots in the presence of at least one Steward. One 8 minute session per series is provided for. Each series will comprise a maximum number of 36 Drivers. During the session, Drivers will take the start when they choose. Any Driver having crossed the line drawn at the exit of the start area will be considered as having started, and his lap time will be taken into account, whatever the circumstances. Any lap fully covered is counted. The time retained is that of the best lap covered during the session. Any ties will be decided by the 2nd best time set by each Driver, and so on in the case of further ties.

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

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

If no time is taken into account for a Driver, he shall take the start

part en fin de grille. Si plusieurs Pilotes sont dans cette situation, leur position de départ sera tirée au sort. Tout arrêt d'un Pilote en Zone de Réparations ou en Parc d'Assistance sera définitif. En aucun cas il ne lui sera permis de repartir.
Pour la catégorie Superkart, voir réglementation particulière.

18C - Manches Qualificatives

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

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

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

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

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

Si un Pilote s'est vu présenter le drapeau noir ou a été exclu, il lui sera crédité un nombre de points égal au nombre de participants des groupes A et B plus 2.

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

À l'issue des Manches Qualificatives, un classement intermédiaire sera établi. En cas d'ex æquo entre deux ou plusieurs Pilotes, ils seront départagés en fonction de leur classement aux Essais Qualificatifs.

Les 34 premiers Pilotes classés seront qualifiés pour la phase finale.

18D - Phase finale

(suivant la réglementation des championnats concernés):

Finale, 34 Pilotes y participeront (25 ou 30 km selon les catégories d'âges). La Grille de Départ est déterminée en fonction du classement intermédiaire établi à l'issue des Manches Qualificatives.

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

at the end of the grid. If several Drivers are in that situation, their starting positions shall be decided by drawing lots. If a Driver stops in the Repairs Area or in the Servicing Park, it will be final. He/she will not be allowed to restart.

For the Superkart category, see the specific regulations.

18C - Qualifying Heats

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

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

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

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

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

If a Driver has been black-flagged or excluded, he will receive a number of points equal to the number of participants of groups A and B plus 2.

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

At the end of the Qualifying Heats, an intermediate classification will be established. Possible ties between two or more Drivers will be settled according to their classification in the Qualifying Practice.

The first 34 classified Drivers will be qualified for the final phase.

18D - Final phase

(according to the regulations of the championships concerned):

Final, 34 Drivers will compete (25 or 30 km according to age brackets). Starting positions will be determined according to the Intermediate Classification established after the Qualifying Heats.

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

réellement effectués.

19 - Classements

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

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

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

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

- si le nombre de Compétitions est inférieur à 3, toutes les Compétitions seront retenues.

- si le nombre de Compétitions est compris entre 3 et 7, le plus mauvais résultat obtenu dans les classements intermédiaires (établis à l'issue des Manches Qualificatives) ainsi que le plus mauvais résultat obtenu lors des Finales seront décomptés.

- si le nombre de Compétitions est compris entre 8 et 12, les deux plus mauvais résultats obtenus dans les classements intermédiaires (établis à l'issue des Manches Qualificatives) ainsi que les deux plus mauvais résultats obtenus lors des Finales seront décomptés.

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

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

À chaque Compétition, le classement intermédiaire (établi à l'issue des Manches Qualificatives) donnera lieu à une attribution de points aux 10 premiers Pilotes classés, selon le barème suivant: 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

À chaque Compétition, la Finale donnera lieu à une attribution de points aux 15 premiers Pilotes classés, selon le barème suivant: 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

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

20 - Classement du «Rookie of the Year» - catégorie OK

Récompenser le «Rookie of the Year» ayant marqué le plus grand nombre de points, en tenant compte de tous les résultats obtenus lors de sa participation au Championnat du Monde de la CIK-FIA et au Championnat d'Europe de la CIK-FIA avec des restrictions pour les Pilotes participant pour la première année à un Championnat Senior de la CIK-FIA et n'ayant pas plus de 16 ans (atteignant leur 15ème anniversaire le 1er janvier).

À chaque Compétition, le classement intermédiaire (établi à l'issue des Manches Qualificatives) donnera lieu à une attribution de points aux 10 premiers Pilotes classés, selon le barème suivant: 10, 9, 8,

completed.

19 - Classifications

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

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

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

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

- if the number of Competitions is less than 3, all the Competitions will be retained.

- if the number of Competitions is between 3 and 7, the worst result obtained in the intermediate classifications (established after the Qualifying Heats) and the worst result obtained in the Finals will be discounted.

- if the number of Competitions is between 8 and 12, the two worst results obtained in the intermediate classifications (established after the Qualifying Heats) and the two worst results obtained in the Finals will be discounted.

A blank result due to a disqualification may not be discounted.

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

At each Competition, for the intermediate classification (established after the Qualifying Heats), there will be an awarding of points to the top 10 classified Drivers, according to the following scale: 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

At each Competition, for the Final, points will be awarded to the top 15 classified Drivers according to the following scale: 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

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

20 - 'Rookie of the Year' classification - OK category

Award the best 'Rookie of the Year' who has scored the highest number of points, taking into consideration all the results obtained during participation in the CIK-FIA World and CIK-FIA European Championships, with restrictions for Drivers competing for the first year in a CIK-FIA Senior Championship and being no older than 16 years of age (reaching 15th birthday on the 1 January).

At each Competition, for the intermediate classification (established after the Qualifying Heats), there will be an awarding of points to the top 10 classified Drivers, according to the following scale: 10,

7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

À chaque Compétition, la Finale donnera lieu à une attribution de points aux 15 premiers Pilotes classés, selon le barème suivant : 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

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

21 - Ex æquo entre Pilotes

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

a) au titulaire du plus grand nombre de premières places aux Finales ou à la Course 1 et la Course 2 (selon le format de la Compétition) ;

b) si le nombre de premières places est le même, au titulaire du plus grand nombre de secondes places aux Finales ou à la Course 1 et la Course 2 (selon le format de la Compétition) ;

c) si le nombre de secondes places est le même, au titulaire du plus grand nombre de troisièmes places aux Finales ou à la Course 1 et la Course 2 (selon le format de la Compétition), et ainsi de suite jusqu'à ce qu'un vainqueur se dégage ;

d) si l'égalité demeure parfaite, la meilleure place lors de la Course Finale de la dernière Compétition sera décisive.

22 - Jumelage de deux catégories

Dans le cadre des Championnats CIK-FIA, le jumelage de 2 catégories de Groupes différents peut être admis lorsque le nombre minimum de Pilotes (15 par catégorie) n'a pas été atteint. Le nombre minimum de Pilotes au jumelage devra être de 15. La catégorie la plus puissante, dans le respect des règlements en vigueur, partira en tête sur la grille de départ pour les Manches Qualificatives et Finales. À l'arrivée de la Finale, il sera procédé à un classement séparé. En aucun cas, les catégories Junior et Senior ne pourront être jumelées.

23 - Publicité

Un Organisateur ne peut imposer une publicité sur les fonds des numéros de compétition qu'avec l'accord exprès de la CIK-FIA.

Ces inscriptions publicitaires sur les fonds des numéros de compétition ne devront pas dépasser 20 cm de largeur sur 5 cm de hauteur au-dessus ou au-dessous du numéro.

Tout le matériel de publicité (bannières, panneaux, etc.) exposé dans le périmètre du circuit devra préalablement avoir été approuvé par la CIK-FIA pour des raisons de sécurité. Toute peinture sur le revêtement du circuit, autre que celle délimitant les bords de la piste et déterminant la grille de départ, est interdite pour des raisons de sécurité.

24 - Application et interprétation des Prescriptions Générales et Spécifiques

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

25 - Réclamations et Appels

Les réclamations ne peuvent être présentées que par le Concurrent. Elles devront être remises sous forme écrite au Directeur de Course

9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

At each Competition, for the Final, points will be awarded to the top 15 classified Drivers according to the following scale: 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

A blank result due to a disqualification may not be discounted.

21 - Dead heats between Drivers

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

a) the holder of the greatest number of first places in the Finals or Race 1 and Race 2 (depending on the format of the Competition),

b) if the number of first places is the same, the holder of the greatest number of second places in the Finals or Race 1 and Race 2 (depending on the format of the Competition),

c) if the number of second places is the same, the holder of the greatest number of third places in the Finals or Race 1 and Race 2 (depending on the format of the Competition), and so on until a winner emerges;

d) if there is still a dead heat, the better position in the Final Race of the last Competition will be decisive.

22 - Twinning of two categories

Within the framework of the CIK-FIA Championships, the twinning of 2 categories of different Groups may be admitted when the minimum number of Drivers (15 per category) has not been reached. The minimum number of Drivers for twinning shall be 15. For the Qualifying Heats and Finals, the most powerful category, in the respect of the valid regulations, will take the start at the head of the starting grid. At the finish of the Final, there will be a separate classification. There can never be a twinning of Junior and Senior categories.

23 - Advertising

An Organiser may impose an advertisement to be placed on the competition numbers background only with the express agreement of the CIK-FIA.

Such advertising inscriptions on the competition numbers background must not be more than 20 cm in width by 5 cm in height above or below the number.

All the advertising material (banners, panels, etc.) exposed in the perimeter of the circuit must have previously been approved by the CIK-FIA for safety reasons. Any point on the circuit surfacing, other than that which delimits the edges of the track and determines the starting grid, is forbidden for safety reasons.

24 - Application and interpretation of the General and Specific Prescriptions

In the case of a dispute concerning the interpretation of the Prescriptions, only the CIK-FIA is qualified to take a decision, without prejudice of the right to appeal, in accordance with the Code.

25 - Protests and Appeals

The right to protest lies only with Entrants. They must be presented in writing to the Clerk of the Course or to his deputy within 10

ou à son adjoint dans les 10 minutes qui suivent l'affichage des résultats des Essais Qualificatifs et Manches Qualificatives et dans les 30 minutes qui suivent l'affichage du classement des Courses de la phase finale. Elles seront accompagnées de la caution prévue par la CIK-FIA, s'élevant à 850 Euros ou équivalent. La caution peut être payée dans la monnaie de l'ASN organisatrice ou une des monnaies suivantes: francs suisses, dollars américains et Euros. À défaut du Directeur de Course ou du Directeur adjoint, elles doivent être présentées à un Commissaire Sportif de la Compétition.

Conformément à l'Article 12.2 du Code Sportif International, les pénalités en temps infligées par le Collège des Commissaires Sportifs pour des infractions aux Règlements sont insusceptibles d'appel.

La caution sera remboursée si la réclamation est jugée fondée. Le jugement rendu par les Commissaires Sportifs, conformément à l'Article 13 du Code, pourra faire l'objet d'un appel en vertu des dispositions du Code (Article 14).

Dans le cadre des Championnats du Monde de Karting de la CIK-FIA, le montant de caution d'appel est de 6'000 Euros.

26 - Amendes

Une amende peut être infligée à tout Concurrent, Pilote, assistant ou Organisateur qui ne respectera pas les prescriptions des officiels de la Compétition. Une amende peut être infligée par la CIK-FIA, sur décision collégiale des Commissaires Sportifs de la Compétition. Toutes les amendes doivent être payées à la CIK-FIA dans un délai de 96 heures après avoir été infligées. Toutefois, les amendes jusqu'à 700 Euros devront être payées immédiatement par carte de crédit.

27 - Pénalités

Dans les Championnats de la CIK-FIA se déroulant sur plusieurs Compétitions ou sur une Compétition précédée de sélections, les Commissaires Sportifs d'une Compétition auront la possibilité de tenir compte des pénalités infligées aux Pilotes lors des Compétitions précédentes du même Championnat.

Dès le lendemain de la Compétition, le Président du Collège des Commissaires Sportifs de chaque Compétition communiquera au Secréariat de la CIK-FIA la liste des pénalités infligées par le Collège. Le Secréariat de la CIK-FIA portera cette liste à la connaissance du Président du Collège de la Compétition suivante.

28 - Dispositions protocolaires

- Les pages de couvertures du Règlement Particulier et du programme de la Compétition, les feuilles officielles de classement, ainsi que les affiches, porteront en évidence le titre du Championnat CIK-FIA (ou Coupe ou Trophée), avec le logo de la CIK-FIA, le logo de l'ASN et, si l'ASN n'est pas organisatrice elle-même, le logo de l'Organisateur délégataire.

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

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

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

minutes after the posting of the results of the Qualifying Practice and Qualifying Heats and within 30 minutes after the posting of the classification of the Races of the final phase. They shall be accompanied by the fee provided for by the CIK-FIA, amounting to 850 Euros or equivalent. The deposit may be paid in the currency of the organising ASN or in one of the following currencies: Swiss francs, American dollars and Euros.

In the absence of the Clerk of the Course or of his deputy, they shall be presented to the Stewards of the Competition or to one of them.

In accordance with Article 12.2 of the International Sporting Code, time penalties imposed by the Panel of Stewards for infringements of the Regulations are not susceptible to appeal.

The deposit will be refunded if the protest is judged founded. It will be possible to appeal against the Stewards' judgement, pursuant to Article 13 of the Code, in accordance with the provisions laid down in the Code (Article 14).

For the CIK-FIA Karting World Championships, the amount of the appeal deposit is 6,000 Euros.

26 - Fines

A fine may be inflicted on any Entrant, Driver, assistant or Organiser who does not respect the prescriptions of the officials of the Competition. A fine may be inflicted by the CIK-FIA, on decision of the Panel of Stewards of the Competition.

All fines must be paid to the CIK-FIA within 96 hours after their imposition. However, fines of 700 Euros or less must be paid immediately by credit card.

27 - Penalties

In the CIK-FIA Championships held over several Competitions or consisting in one Competition preceded by selections, the Stewards of a Competition will have the possibility of taking into account any penalties inflicted on Drivers during previous Competitions of the same Championship.

On the day after the Competition, the Chairman of the Panel of Stewards of each Competition will forward to the Secretariat of the CIK-FIA the list of penalties inflicted by the Panel. The Secretariat of the CIK-FIA will bring this list to the attention of the Chairman of the Panel of the following Competition.

28 - Protocol provisions

- The cover pages of the Supplementary Regulations and programme of the Competition, the official classification sheets, as well as the posters, will bear in a prominent position the title of the CIK-FIA Championship (or Cup or Trophy), with the CIK-FIA logo, the logo of the ASN and, if the ASN itself is not the Organiser, the logo of the proxy Organiser.

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

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

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

suivante:

- * un podium de grandes dimensions revêtant les logos de la CIK-FIA, de l'ASN et, si l'ASN n'est pas organisatrice elle-même, de l'Organisateur délégataire (voir Annexe 12 au Règlement des Circuits, Partie 1);
- * le 3^e, le 2^e et le vainqueur de la Compétition monteront successivement sur le podium;
- * l'hymne national du Pilote vainqueur sera joué et le drapeau national des trois premiers sera hissé (la nationalité du Pilote étant celle de l'ASN ayant émis sa licence, sauf pour le Championnat du Monde, où la nationalité civile du Pilote prévaudra);
- * une coupe au minimum sera remise aux Pilotes.

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

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

30 - Carénage avant et Kit de montage de carénage avant

Dans tous les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA (Superkart excepté), l'utilisation d'un carénage avant homologué et du kit de montage de carénage avant homologué de la période d'homologation de la carrosserie 2015 – 2020 est obligatoire.

Dans le cadre de l'appel d'offres lancé par la FIA, le Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA a décidé de désigner KG s.a.s. en tant que fournisseur exclusif d'un kit de montage de carénage avant homologué pour les saisons 2018, 2019 et 2020.

Pour chaque pilote et pour chaque kit de montage de carénage avant commandé, le prix proposé par KG s.a.s. est de 20,30 €/kit (hors taxes) pour les Championnats, Coupes et Trophées mentionnés ci-dessus.

Adresse de KG s.a.s. de Pierluigi Giacometti & C. :
M. Davide GAGGIANESI
Viale America 1
10081 CASTELLAMONTE - ITALIE
- Téléphone : +39/01 24 51 71 77
- E-mail : kg@kgkarting.it

A partir des Manches Qualificatives jusqu'à la Finale, chaque Pilote doit entrer dans le Parc d'Assistance « Départ » - Pré-grille 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 » - Pré-grille sous la supervision d'un Commissaire Technique. Durant les Manches Qualificatives et la Finale, il est uniquement autorisé d'installer le carénage avant dans la Zone 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 tout moment lors d'une compétition (voir Dessin Technique n° 2d).

Le drapeau noir à disque orange ne sera pas présenté à un pilote si son carénage avant n'est plus en position correcte.

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 le «drapeau

follows:

- * a podium of large dimensions with the logos of the CIK-FIA, the ASN and, if the ASN itself is not the Organiser, of the proxy Organiser (see Appendix 12 to the Circuit Regulations, Part 1);
- * the 3rd and 2nd placed Drivers and the winner of the Competition will climb on the podium in that order;
- * the winner's national anthem will be played and the national flags of the top 3 classified Drivers will be hoisted (the nationality of the Driver being that of the ASN which delivered his licence, except for the World Championship where the civil nationality of the Driver will prevail);
- * at least a cup will be awarded to the Drivers.

29 - FIA filming and moving picture rights

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

30 - Front Fairing & Front Fairing Mounting Kit

In all CIK-FIA Championships, Cups and Trophies (except Superkart), the use of a homologated front fairing and of the homologated front fairing mounting kit of the bodywork homologation period 2015 – 2020 is mandatory.

Within the framework of the call for tenders issued by the FIA, the FIA World Motor Sport Council has decided to appoint KG s.a.s. as the exclusive supplier of a homologated front fairing mounting kit for the 2018, 2019 and 2020 seasons.

For each driver and for every front fairing mounting kit ordered, the price proposed by KG s.a.s. is €20.30 per kit (excluding tax) for the above-mentioned Championships, Cups and Trophies.

Address of KG s.a.s. di Pierluigi Giacometti & C. :
Mr Davide GAGGIANESI
Viale America 1,
10081 CASTELLAMONTE - ITALY
- Phone: +39/01 24 51 71 77
- E mail: kg@kgkarting.it

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

During Qualifying Heats and Final, it is only allowed to install the front fairing to 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 at all times during a competition (see Technical Drawing No. 2d).

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 judge of fact reports that the front fairing on one or more karts was no longer in the correct position when the "black and white che-

à damier noir et blanc» était agité et où le(s) kart(s) concerné(s) franchissait(aient) la ligne d'arrivée, une pénalité en temps de 10 secondes sera dans tous les cas infligée automatiquement au(x) pilote(s) concerné(s). Cette pénalité en temps n'est pas susceptible d'appel.

Lorsque les Commissaires Techniques/Juges de Faits envoient les rapports sur la position incorrecte du carénage avant, les Commissaires Sportifs appliqueront automatiquement les décisions. Les Concurrents concernés ne seront pas invités à signer les documents contenant les décisions.

S'il est constaté/prouvé qu'un Pilote ou un tiers a remplacé intentionnellement un carénage avant qui n'était pas installé correctement pendant le dernier tour ou après que le « drapeau à damier noir et blanc » a été agité, il s'ensuivra une disqualification de la compétition.

La Zone de réparation sera fermée à partir du moment où le panneau « Dernier tour » est présenté aux Pilotes.

Le dispositif de mesure MiniRAE Lite de la société «RAE Systems Inc. (USA)» sera utilisé lors des Essais Qualificatifs, des Manches Qualificatives et de la phase finale pour contrôler la conformité du carénage avant au règlement.

La mesure de COV du carénage avant ne peut dépasser 5 ppm (valeur limite maximale) en toutes circonstances.

Note : La pollution du carénage avant, par exemple du fait de l'utilisation d'un spray nettoyant, doit être évitée, ceci pouvant entraîner le dépassement de la valeur limite.

Si, suite au contrôle, il est établi que le carénage avant n'est pas conforme au règlement, le Pilote concerné ne sera pas autorisé à accéder à la Pré-grille : par conséquent il n'y aura aucune participation à la partie correspondante de la Compétition (Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et phase finale). Les réclamations contre cette procédure ne sont pas admises. Les réclamations et les appels à cet égard n'ont pas d'effet suspensif.

31 - Fond de Prix

Chaque ASN dont un ou plusieurs Pilotes s'est/se sont engagé(s) à un Championnat, Coupe ou Trophée de la CIK-FIA devra verser à la CIK-FIA 263 Euros pour alimenter le Fonds de Prix commun récompensant les Championnats de la CIK-FIA.

32 - Echappements - Appel d'offres

a) Moteur OK

Dans le cadre de l'appel d'offres pratiqué par la FIA, le Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA a décidé de désigner ELTO Racing comme fournisseur exclusif au cours des saisons 2016, 2017 et 2018 :

- pour la fourniture des échappements dans le cadre du Championnat du Monde CIK-FIA, du Championnat d'Europe CIK-FIA et du Championnat d'Asie-Pacifique CIK-FIA.

Pour chaque Pilote et pour tout échappement commandé, le prix proposé par Elto Racing est de 160 €/pièce (HT) pour les Championnats, Coupes et Trophées mentionnés ci-dessus. Les échappements doivent être commandés à l'avance auprès d'Elto Racing, dans un délai minimum de deux semaines avant la Compétition concernée.

quered flag" was waved and the kart(s) concerned crossed the finish line, in all situations a time penalty of 10 seconds will be imposed automatically on the driver(s) concerned. This time penalty is not susceptible to appeal.

When the Scrutineers/Judges of Fact send the reports regarding the incorrect position of the front fairing, the Stewards will automatically apply the decisions. The Entrants concerned shall not be invited to sign the decision documents.

Should a Driver or a third party be found/proved to have intentionally replaced a front fairing which is not installed correctly during the last lap or after the "black and white chequered flag" was waved this will lead to a disqualification from the competition.

As from the moment the "Last Lap" panel is presented to the Drivers the Repair Area will be closed.

The measuring device MiniRAE Lite of the company "RAE Systems Inc. (USA)" will be used in Qualifying Practice, Qualifying Heats and the final phase to check that the front fairing is in conformity with the regulations.

The VOC measurement of the front fairing may not exceed 5 ppm (maximum limiting value) under any circumstances.

Note: Pollution of the front fairing, e.g. with a cleaning spray, must be avoided since this can result in the limiting value being exceeded.

Should the check establish that the front fairing is not in conformity with the regulations, the relevant Driver will not be allowed access to the Assembly Area; consequently no participation in the corresponding part of the competition (Qualifying Practice, Qualifying Heats, final phase). Protests against this procedure are not admitted. Protests and appeals in this regard do not have a suspensive effect.

31 - Prize Fund

Each ASN of which one or several Drivers has/have entered a CIK-FIA Championship, Cup or Trophy must pay to the CIK-FIA 263 Euros to contribute to the common Prize Fund which rewards the CIK-FIA Championships.

32 - Exhausts - Invitation to tenders

a) OK Engine

Within the framework of the invitation to tenders issued by the FIA, the World Motor Sport Council of the FIA has decided to designate ELTO Racing as the exclusive supplier during the 2016, 2017 and 2018 seasons:

- for the supply of exhausts in the CIK-FIA World Championship, the CIK-FIA European Championship and the Asia-Pacific Championship.

For each driver and for every exhaust ordered, the price proposed by Elto Racing is 160 €/piece (excluding tax) for the Championships, Cups and Trophies mentioned above. The exhaust must be ordered in advance from Elto Racing, a minimum of two weeks before the Competition in question.

Coordonnées de Elto Racing : Elto Racing, M. Eligio TORREGIANI,
Via Mario Ricci 10, 61122 PESARO - ITALIE
- Tél.: +39/0721 200 166
- Fax : +39/0721 202 201
- E mail : amministrazione@eltoracing.it

b) Moteur OK-Junior

Dans le cadre de l'appel d'offres pratiqué par la FIA, le Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA a décidé de désigner ELTO Racing comme fournisseur exclusif au cours des saisons 2016, 2017 et 2018:

- pour la fourniture des échappements dans le cadre du Championnat du Monde Junior CIK-FIA, du Championnat d'Europe Junior CIK-FIA et du Championnat d'Asie-Pacifique Junior CIK-FIA.

Pour chaque Pilote et pour tout échappement commandé, le prix proposé par Elto Racing est de 150 €/pièce (HT) pour les Championnats, Coupes et Trophées mentionnés ci-dessus. Les échappements doivent être commandés à l'avance auprès d'Elto Racing, dans un délai minimum de deux semaines avant la Compétition concernée.
Coordonnées de Elto Racing : Elto Racing, M. Eligio TORREGIANI,
Via Mario Ricci 10, 61122 PESARO - ITALIE
- Tél.: +39/0721 200 166
- Fax : +39/0721 202 201
- E mail : amministrazione@eltoracing.it

Address of Elto Racing : Elto Racing, Mr Eligio TORREGIANI, Via Mario Ricci 10, 61122 PESARO - ITALY
- Phone: +39/0721 200 166
- Fax: +39/0721 202 201
- E mail: amministrazione@eltoracing.it

b) OK-Junior Engine

Within the framework of the invitation to tenders issued by the FIA, the World Motor Sport Council of the FIA has decided to designate ELTO Racing as the exclusive supplier during the 2016, 2017 and 2018 seasons:

- for the supply of exhausts in the CIK-FIA World Junior Championship, the CIK-FIA European Junior Championship and the Asia-Pacific Junior Championship.

For each driver and for every exhaust ordered, the price proposed by Elto Racing is 150 €/piece (excluding tax) for the Championships, Cups and Trophies mentioned above. The exhaust must be ordered in advance from Elto Racing, a minimum of two weeks before the Competition in question.
Address of Elto Racing : Elto Racing, Mr Eligio TORREGIANI, Via Mario Ricci 10, 61122 PESARO - ITALY
- Phone: +39/0721 200 166
- Fax: +39/0721 202 201
- E mail: amministrazione@eltoracing.it

CHAMPIONNAT DU MONDE CIK-FIA

RÈGLEMENT SPORTIF

La CIK-FIA organise le Championnat du Monde CIK-FIA («le Championnat») qui est la propriété de la CIK-FIA. Le Championnat couronnera le Pilote Champion du Monde CIK-FIA. Toutes les parties concernées (FIA, CIK-FIA, ASN, Organisateurs, Promoteur, Concurrents et circuits) s'engagent à appliquer ainsi qu'à observer les règles régissant le Championnat.

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 au Championnat s'engagent en leur nom propre et celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions du Code Sportif International («le Code»), du Code de Conduite sur Circuits de Karting, le Règlement Technique de Karting («le Règlement Technique»), les Prescriptions Générales applicables aux Compétitions 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»), le Règlement Particulier de la Compétition et le présent Règlement Sportif.

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

LE CHAMPIONNAT DU MONDE: PRINCIPE ET DÉROULEMENT

4) Le Championnat du Monde se déroule en une seule Compétition.

5) La Compétition aura le statut de compétition internationale libre.

6) La Compétition comportera une phase finale, nommée «Finale» selon le nombre de participants à la Compétition. Les distances 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 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.

CLASSEMENTS

7) Article 19 des Prescriptions Spécifiques.

8) S'ils y sont invités, les Pilotes terminant premier, second et troisième du Championnat auront l'obligation d'être présents lors des cérémonies annuelles de Remise des Prix de la FIA («Gala FIA») et de la CIK-FIA («CIK-FIA Karting Awards»).

CIK-FIA WORLD CHAMPIONSHIP

SPORTING REGULATIONS

The CIK-FIA organises the CIK-FIA World Championship («the Championship») which is the property of the CIK-FIA. The Championship title will be awarded to the CIK-FIA World Champion Driver. All the parties concerned (FIA, CIK-FIA, ASNs, Organisers, Promoter, Entrants and circuits) undertake to apply and observe the rules governing the Championship.

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 Championship undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe all the provisions of the International Sporting Code («the Code»), the Code of Driving Conduct on Karting Circuits, the Karting Technical Regulations («the Technical Regulations»), the General Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting international Competitions and Championships, Cups and Trophies («the General Prescriptions»), the Specific Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting Championships, Cups and Trophies («the Specific Prescriptions»), the Supplementary Regulations of the Competition concerned and these Sporting Regulations.

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

THE WORLD CHAMPIONSHIP: PRINCIPLE AND RUNNING

4) The World Championship is run over one single Competition.

5) The Competition will have the status of full international Competition.

6) The Competition will comprise a final phase named «Final» in accordance with the number of participants in the Competition. The distance of the 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 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.

CLASSIFICATIONS

7) Article 19 of the Specific Prescriptions.

8) If they are invited, it will be mandatory for the top 3 drivers of the Championship to be present at the yearly FIA ("FIA Gala") and CIK-FIA ("CIK-FIA Karting Awards") Prize-Giving ceremonies.

CANDIDATURES DES CONCURRENTS

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

10) Les candidatures de participation à la Compétition devront être soumises à la CIK-FIA au plus tard le 22 août au moyen du formulaire d'engagement disponible sur www.cikfia.com et doivent être accompagnées des copies de licences et droits d'engagement à l'ordre de la FIA. Les candidats refusés seront avisés avant le 5 septembre.

Le nombre des engagés à la Compétition ne sera pas limité.

11) Les candidatures devront comprendre:

a) une confirmation que le candidat, en son nom et celui de toute personne concernée par sa participation à la Compétition, 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 noms, coordonnées et détails du Pilote.

12) Les formulaires d'engagement incomplets ou seulement envoyés par fax ou courriel ne seront pas pris en considération.

PILOTES ADMIS

13a) Les Pilotes s'engageant au Championnat doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré A, délivrée par leur ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 3.4.4 des Licences Internationales de Karting pour Pilotes & du Code de Conduite.

13b) Les Pilotes s'engageant au Championnat doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré B, délivrée par leur ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 3.4.3 des Licences Internationales de Karting pour Pilotes & du Code de Conduite.

13c) Les Pilotes s'engageant au Championnat doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré C-Senior, délivrée par leur ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 3.4.2 des Licences Internationales de Karting pour Pilotes & du Code de Conduite.

13d) Les Pilotes s'engageant au Championnat doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré C-Restricted, délivrée par leur ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 3.4.2 des Licences Internationales de Karting pour Pilotes & du Code de Conduite.

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

14) La Compétition est réservée aux karts de OK, tels que définis par le Règlement Technique.

15) Il est possible après la publication de la liste officielle des engagés sur www.cikfia.com de changer une fois :
- l'équipement (châssis et/ou moteurs). Ce changement doit être demandé par le Concurrent par e-mail à la CIK (voir le Règlement

ENTRANTS' APPLICATIONS

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

10) Applications to participate in the Competition shall be submitted to the CIK-FIA by 22 August at the latest by means of the entry form available on www.cikfia.com and must be accompanied by the copies of the licences and entry fees to the order of the FIA. Unsuccessful applications will be notified before 5 September.

The number of entries in the Competition will not be limited.

11) 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 Competition, to respect them;

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

12) Entry forms that are incomplete or that were sent by fax or email only shall not be taken into consideration.

ELIGIBLE DRIVERS

13a) Drivers entering the Championship must be holders of a Grade A International Karting Licence, issued by their ASN affiliated to the FIA, in compliance with Article 3.4.4 of the International Karting Licences for Drivers & Driving Conduct.

13b) Drivers entering the Championship must be holders of a Grade B International Karting Licence, issued by their ASN affiliated to the FIA, in compliance with Article 3.4.3 of the International Karting Licences for Drivers & Driving Conduct.

13c) Drivers entering the Championship must be holders of a Grade C-Senior International Karting Licence, issued by their ASN affiliated to the FIA, in compliance with Article 3.4.2 of the International Karting Licences for Drivers & Driving Conduct.

13d) Drivers entering the Championship must be holders of a Grade C-Restricted International Karting Licence, issued by their ASN affiliated to the FIA, in compliance with Article 3.4.2 of the International Karting Licences for Drivers & Driving Conduct.

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

14) The Competition is reserved for OK karts, as defined in the Technical Regulations.

15) After the publication of the official entry list on www.cikfia.com website, it is possible to change once:
- the Equipment (chassis and/or engines).
This change must be requested by the Entrant by email to the CIK

concernant les Changements de Matériel sur www.cikfia.com – «Entry Forms»;
- et/ou le Concurrent. Ce changement doit être demandé par le Pilote au moyen du formulaire concerné.

16) Chaque Pilote aura le droit de présenter aux Vérifications Techniques le matériel suivant:

Nombre de châssis:	2, de même marque
Nombre de moteurs:	2, de même marque
Trains de pneus «slick»:	*, de la marque prescrite pour le Championnat

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

À partir des Essais Libres, 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»:	* (nombre maximum de pneus)

Trains de pneus « pluie » : 2 trains de pneus « pluie » neufs pour les Essais Qualificatifs, les Manches Qualificatives et la phase finale. Le nombre de pneus « pluie » réservés aux Essais Libres et aux Warm-Ups n'est pas limité.

*** NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS SLICKS**

a) Pouvant être utilisés lors des Essais Libres et des Warm-Ups :
- 3 trains de pneus « slicks » neufs

b) Pouvant être utilisés depuis les Essais Qualificatifs jusqu'à la Finale :
- 2 trains de pneus « slicks » neufs

c) Distribution:

Lors de chaque Compétition et conformément au programme, un bon doit être acheté auprès du Manufacturier de pneus / Distributeur. La distribution des pneus se fera dans le Parc d'Assistance et aura lieu par tirage au sort. Les codes-barres correspondant aux pneus attribués à chaque Pilote seront reproduits sur le Passeport Technique du Pilote concerné.

d) Dépôt:

Les pneus seront stockés sous la responsabilité du Concurrent/Pilote.

17) L'appareil de mesure MiniRAE Lite de la société «RAE Systems Inc. (USA)» sera utilisé en Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Manche de Repêchage et phase finale pour vérifier que les pneus sont en conformité avec le règlement.

La mesure COV des pneus ne devra pas dépasser 15 ppm (valeur limite maximale) en toutes circonstances.

Note : La pollution des pneus, par ex. par spray pour chaîne, doit être évitée car elle peut entraîner le dépassement de la valeur limite. Si le contrôle permet d'établir qu'un ou plusieurs pneus ne sont pas en conformité avec le règlement, le Pilote concerné ne sera pas autorisé à accéder à la Pré-grille (et par conséquent ne participera pas à la partie correspondante de la compétition (Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Manche de Repêchage, phase finale). Les réclamations à l'encontre de cette procédure ne sont pas admises.

(see Regulations regarding Changes of Equipment on www.cikfia.com - Entry Forms);
- and/or the Entrant. This change has to be requested by the Driver by means of the form concerned.

16) Each Driver will be entitled to submit to Scrutineering the following equipment:

Number of chassis:	2, of the same make
Number of engines:	2, of the same make
Sets of «slick» tyres:	*, of the prescribed make for the Championship

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

As from Free 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:	* (maximum number of tyres)

Sets of «wet weather» tyres: 2 sets of new «wet weather» tyres for Qualifying Practice, Qualifying Heats and final phase.
The number of «wet weather» tyres reserved for Free Practice and Warm-Ups is not limited.

*** MAXIMUM NUMBER OF SLICK TYRES**

a) Reserved for use in Free Practice and Warm-ups:
- 3 sets of new «slick» tyres

b) Reserved for use from Qualifying Practice until the Final:

- 2 sets of new «slick» tyres

c) Distribution:

At the respective Competition and according to the timetable, a voucher must be acquired from the tyre Manufacturer/Distributor. Tyres will be distributed and allocated by random draw in the Servicing Park. The bar codes corresponding to each Driver will be reproduced on the Technical Passport of the Driver concerned.

d) Stocking:

Tyres will be stocked under the responsibility of the Entrant/Driver.

17) The measuring device MiniRAE Lite of the company «RAE Systems Inc. (USA)» will be used in Qualifying Practice, Qualifying Heats, Second Chance Heat and final phase to check that the tyres are in conformity with the regulations.

The VOC measurement of the tyres may not exceed 15 ppm (maximum limiting value) under any circumstances.

Note: Pollution of the tyres, e.g. by chain spray, must be avoided since this can result in the limiting value being exceeded. Should the check establish that one or more tyres are not in conformity with the regulations, the relevant Driver will not be allowed access to the Assembly Area: consequently no participation in the corresponding part of the competition (Qualifying Practice, Qualifying Heats, Second Chance Heat, final phase). Protests against this procedure are not admitted. Protests and Appeals in this regard

Les réclamations et appels en la matière n'ont pas d'effet suspensif.

18) Fournisseur exclusif de pneus

BRIDGESTONE est le fournisseur exclusif de pneus. Les pneus fournis seront les suivants:

YNB DR15 F/Z Prime 10X4.50-5 (avant) et YNB DR15 F/Z Prime 11X7.10-5 (arrière) pour les pneus slicks, YNP WES 10X4.50-5 (avant) et YNP WES 11X6.00-5 (arrière) pour les pneus «pluie». Le prix proposé par Bridgestone est de 185 € le train de pneus slicks et de 185 € le train de pneus «pluie» (TTC).

Adresse de Bridgestone:

Bridgestone Motorsport Holland Office

Mme Annemiek Bonnenkamp

Bulkstraat 70, 4158 EC DEIL, Pays-Bas

- Téléphone: +31/345 650 115

+31/653 264 353 (mobile)

- E-mail: annemiek.BSM@inter.nl.net

19) 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.

20) Le nom du Pilote doit apparaître en grandes lettres brodées sur la combinaison, dans le haut du dos et sur chacune des jambes.

CARBURANT

21) Règlement de distribution

Le Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA a décidé de désigner PANTA, après une procédure d'appel d'offres, comme fournisseur exclusif du carburant (KART RON 102 type) devant être utilisé par chaque Pilote.

Le carburant de marque Panta sera fourni par Panta au prix de 4,196 € (TTC) le litre sur le lieu des Compétitions et sans commande préalable par les Concurrents.

Le camion du Fournisseur de carburant désigné arrivera sur le circuit la veille des premiers Essais Libres (voir horaire). Ce programme est sujet à modifications. Toute modification doit être publiée.

Le Pilote achète des Bons de 25 litres au Fournisseur de carburant.

Les Pilotes doivent impérativement remettre un Bon du Fournisseur de carburant pour obtenir la quantité de carburant sollicitée.

do not have a suspensive effect.

18) Exclusive tyre supplier

BRIDGESTONE is the exclusive supplier of the tyres. The tyres supplied will be as follows:

YNB DR15 F/Z Prime 10X4.50-5 (front) and YNB DR15 F/Z Prime 11X7.10-5 (rear) for slick tyres, YNP WES 10X4.50-5 (front) and YNP WES 11X6.00-5 (rear) for «wet weather» tyres.

The price proposed by Bridgestone is 185 € per set of slick tyres and 185 € per set of «wet weather» tyres (incl. tax).

Address of Bridgestone:

Bridgestone Motorsport Holland Office

Mrs Annemiek Bonnenkamp

Bulkstraat 70, 4158 EC DEIL, the Netherlands

- Phone: +31/345 650 115

+31/653 264 353 (mobile)

- E-mail: annemiek.BSM@inter.nl.net

19) 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 Competition 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.

20) The name of the Driver must appear in large letters embroidered on his overall, at the top of his back and on each of his legs.

FUEL

21) Distribution regulations

The FIA World Motor Sport Council has decided to designate PANTA, following a tender procedure, as the exclusive supplier of fuel (KART RON 102 type) to be used by each Driver.

The fuel of the Panta make will be supplied by Panta at the price of 4.196 € (all taxes included) per litre at the venue of the Competitions, without its being necessary for Competitors to order it previously.

The appointed fuel Supplier's lorry will arrive at the circuit the day before the first Free Practice (see schedule). This programme is subject to modifications. Any modification shall be published.

The Driver buys 25-litre Vouchers from the fuel Supplier. Drivers shall hand over a Voucher from the fuel Supplier in order to obtain the desired fuel quantity.

L'huile destinée au mélange du carburant 2-temps est celle publiée sur la liste des lubrifiants agréés par la CIK-FIA.

L'essence sera livrée dans des tonnelets de 30 litres, remplis de 25 litres, ceci permettant aux Concurrents de faire leur mélange. Les tonnelets seront livrés capsulés.

Coordonnées de Panta:

Panta Distribuzione S.P.A.
MM. Giovanni CRISTOFANILLI & Luca MONICO
S.S. 235 Km 47+980
26010 BAGNOLO CREMASCO (CR), ITALIE
- Tél.: +39/0373 235 141
- Fax: +39/0373 235 123
- E mail: cristofanilli.giovanni@panta.it; monico.luca@panta.it

SÉCURITÉ GÉNÉRALE

22) Article 2.14 des Prescriptions Générales.

DÉROULEMENT DU CHAMPIONNAT

23) La Compétition se composeront d'Essais Libres, d'Essais Qualificatifs, de Manches Qualificatives et d'une phase finale.

a) Essais Libres: Article 18 A des Prescriptions Spécifiques.

b) Essais Qualificatifs: Article 18 B des Prescriptions Spécifiques.

c) Manches Qualificatives: Article 18 C des Prescriptions Spécifiques.

d) Phase finale: Article 18 D des Prescriptions Spécifiques.

e) Classements: Article 19 Cas A des Prescriptions Spécifiques.

GRILLES DE DÉPART

24) Article 2.19 des Prescriptions Générales.

PROCÉDURE DE DÉPART

25) Article 2.20 des Prescriptions Générales.

26) Type de départs : départs lancés pour karts à prise directe avec embrayage, tels que définis à l'Article 2.20 des Prescriptions Générales.

27) 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 entraîner la disqualification du Pilote concerné de la Compétition.

SUSPENSION D'UNE COURSE

28) Article 2.21 des Prescriptions Générales.

The lubricant for the 2-stroke fuel mixture is that published in the list of lubricants approved by the CIK-FIA.

The fuel shall be supplied in 30-litre drums, filled with 25 litres; this enables Entrants to prepare their mixture. Drums shall be delivered capped.

Address of Panta:

*Panta Distribuzione S.P.A.
Messrs Giovanni CRISTOFANILLI & Luca MONICO
S.S. 235 Km 47+980
26010 BAGNOLO CREMASCO (CR), ITALY
- Phone: +39/0373 235 141
- Fax: +39/0373 235 123
- E mail: cristofanilli.giovanni@panta.it; monico.luca@panta.it*

GENERAL SAFETY

22) Article 2.14 of the General Prescriptions.

RUNNING OF THE CHAMPIONSHIP

23) The Competition will comprise Free Practice, Qualifying Practice, Qualifying Heats and a final phase.

a) Free Practice: Article 18 A of the Specific Prescriptions.

b) Qualifying Practice: Article 18 B of the Specific Prescriptions.

c) Qualifying Heats: Article 18 C of the Specific Prescriptions.

d) Final phase: Article 18 D of the Specific Prescriptions.

e) Classifications: Article 19 Case A of the Specific Prescriptions.

STARTING GRIDS

24) Article 2.19 of the General Prescriptions

STARTING PROCEDURE

25) Article 2.20 of the General Prescriptions.

26) Type of starts: rolling starts for direct-drive karts with a clutch, as defined in Article 2.20 of the General Prescriptions.

27) 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 disqualification of the Driver concerned from the Competition.

SUSPENDING A RACE

28) Article 2.21 of the General Prescriptions.

REPRISE D'UNE COURSE

29) Article 2.22 des Prescriptions Générales.

ARRIVÉE

30) Article 2.23 des Prescriptions Générales.

PARC FERMÉ

31) Article 2.13 des Prescriptions Générales.

INCIDENTS

32) Article 2.24 des Prescriptions Générales.

DROITS D'ENGAGEMENT ET FONDS DE PRIX

33) Chaque ASN ayant inscrit un ou plusieurs Pilotes devra verser à la CIK-FIA 263 Euros par Championnat pour alimenter le Fonds de Prix commun récompensant les Championnats.

34) 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 22 août. Le droit d'inscription par Pilote pour le Championnat est de 760 Euros pour toute inscription envoyée avant le 15 août minuit (heure suisse); pour les inscriptions soumises entre le 16 et le 22 août, le droit d'inscription sera porté à 1'140 Euros (dont 150 Euros seront versés à chaque Organisateur).

RESUMING A RACE

29) Article 2.22 of the General Prescriptions.

FINISH

30) Article 2.23 of the General Prescriptions.

PARC FERMÉ

31) Article 2.13 of the General Prescriptions.

INCIDENTS

32) Article 2.24 of the General Prescriptions.

ENTRY FEES AND PRIZE FUND

33) Each ASN having entered one or several Drivers must pay to the CIK-FIA 263 Euros per Championship to contribute to the common Prize Fund, which rewards the Championships.

34) 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 22 August. The entry fee per Driver for the Championship is 760 Euros for entry applications sent prior to 15 August at midnight (Swiss time); for applications submitted between 16 and 22 August, the entry fee will be increased to 1,140 Euros (150 Euros of which will be paid to each Organiser).

CHAMPIONNAT DU MONDE CIK-FIA DE KZ

RÈGLEMENT SPORTIF

La CIK-FIA organise le Championnat du Monde CIK-FIA de KZ («la Compétition») qui est la propriété de la CIK-FIA. Le Championnat couronnera le Pilote Champion du Monde CIK-FIA de KZ. Toutes les parties concernées (FIA, CIK-FIA, ASN, Organisateurs, Promoteur, Concurrents et circuits) s'engagent à appliquer ainsi qu'à observer les règles régissant le Championnat.

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 au Championnat s'engagent en leur nom propre et celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions du Code Sportif International («le Code»), du Code de Conduite sur Circuits de Karting, le Règlement Technique de Karting («le Règlement Technique»), les Prescriptions Générales applicables aux Compétitions 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»), le Règlement Particulier de la Compétition et le présent Règlement Sportif.

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

LE CHAMPIONNAT DU MONDE : PRINCIPE ET DÉROULEMENT

4) Le Championnat du Monde se déroule en une seule Compétition.

5) La Compétition aura le statut de compétition internationale libre.

6) La Compétition comportera une phase finale, nommée «Finale» selon le nombre de participants à la Compétition. La distance de la Finale, à partir du signal de départ jusqu'au drapeau à damier, sera égale au nombre minimum de tours complets nécessaires pour dépasser respectivement la distance de 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.

CLASSEMENTS

7) Article 19 des Prescriptions Spécifiques.

8) S'ils y sont invités, les Pilotes terminant premier, second et troisième du Championnat auront l'obligation d'être présents lors des cérémonies annuelles de Remise des Prix de la FIA («Gala FIA») et de la CIK-FIA («CIK-FIA Karting Awards»).

CIK-FIA WORLD KZ CHAMPIONSHIP

SPORTING REGULATIONS

The CIK-FIA organises the CIK-FIA World KZ Championship («the Competition») which is the property of the CIK-FIA. The Championship title will be awarded to the CIK-FIA KZ Champion Driver. All the parties concerned (FIA, CIK-FIA, ASNs, Organisers, Promoter, Entrants and circuits) undertake to apply and observe the rules governing the Championship.

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 Championship undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe all the provisions of the International Sporting Code («the Code»), the Code of Driving Conduct on Karting Circuits, the Karting Technical Regulations («the Technical Regulations»), the General Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting international Competitions and Championships, Cups and Trophies («the General Prescriptions»), the Specific Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting Championships, Cups and Trophies («the Specific Prescriptions»), the Supplementary Regulations of the Competition concerned and these Sporting Regulations.

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

THE WORLD CHAMPIONSHIP: PRINCIPLE AND RUNNING

4) The World Championship is run over one single Competition.

5) The Competition will have the status of full international Competition.

6) The Competition will comprise a final phase named «Final» in accordance with the number of participants in the Competition. The distance of the Final, from the starting signal to the chequered flag, will be equal to the minimum number of full laps necessary for reaching the respective distance of 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.

CLASSIFICATIONS

7) Article 19 of the Specific Prescriptions.

8) If they are invited, it will be mandatory for the top 3 drivers of the Championship to be present at the yearly FIA ("FIA Gala") and CIK-FIA ("CIK-FIA Karting Awards") Prize-Giving ceremonies.

CANDIDATURES DES CONCURRENTS

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

10) Les candidatures de participation à la Compétition devront être soumises à la CIK-FIA au plus tard le 8 août au moyen du formulaire d'engagement disponible sur www.cikfia.com et doivent être accompagnées des copies de licences et droits d'engagement à l'ordre de la FIA. Les candidats refusés seront avisés avant le 22 août. Le nombre des engagés à la Compétition ne sera pas limité.

11) Les candidatures devront comprendre:

a) une confirmation que le candidat, en son nom et celui de toute personne concernée par sa participation à la Compétition, 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 noms, coordonnées et détails du Pilote.

12) Les formulaires d'engagement incomplets ou seulement envoyés par fax ou courriel ne seront pas pris en considération.

PILOTES ADMIS

13a) Les Pilotes s'engageant au Championnat doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré A, délivrée par leur ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 3.4.4 des Licences Internationales de Karting pour Pilotes & du Code de Conduite.

13b) Les Pilotes s'engageant au Championnat doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré B, délivrée par leur ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 3.4.3 des Licences Internationales de Karting pour Pilotes & du Code de Conduite.

13c) Les Pilotes s'engageant au Championnat doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré C-Senior, délivrée par leur ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 3.4.2 des Licences Internationales de Karting pour Pilotes & du Code de Conduite.

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

14) La Compétition est réservée aux karts de KZ1, tels que définis par le Règlement Technique.

15) Il est possible après la publication de la liste officielle des engagés sur www.cikfia.com de changer une fois :
- l'équipement (châssis et/ou moteurs). Ce changement doit être demandé par le Concurrent par e-mail à la CIK (voir le Règlement concernant les Changements de Matériel sur www.cikfia.com - «Entry Forms»);
- et/ou le Concurrent. Ce changement doit être demandé par le Pilote au moyen du formulaire concerné.

16) Chaque Pilote aura le droit de présenter aux Vérifications Techniques le matériel suivant:

ENTRANTS' APPLICATIONS

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

10) Applications to participate in the Competition shall be submitted to the CIK-FIA by 8 August at the latest by means of the entry form available on www.cikfia.com and must be accompanied by the copies of the licences and entry fees to the order of the FIA. Unsuccessful applications will be notified before 22 August. The number of entries in the Competition will not be limited.

11) 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 Competition, to respect them;

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

12) Entry forms that are incomplete or that were sent by fax or email only shall not be taken into consideration.

ELIGIBLE DRIVERS

13a) Drivers entering the Championship must be holders of a Grade A International Karting Licence, issued by their ASN affiliated to the FIA, in compliance with Article 3.4.4 of the International Karting Licences for Drivers & Driving Conduct.

13b) Drivers entering the Championship must be holders of a Grade B International Karting Licence, issued by their ASN affiliated to the FIA, in compliance with Article 3.4.3 of the International Karting Licences for Drivers & Driving Conduct.

13c) Drivers entering the Championship must be holders of a Grade C-Senior International Karting Licence, issued by their ASN affiliated to the FIA, in compliance with Article 3.4.2 of the International Karting Licences for Drivers & Driving Conduct.

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

14) The Competition is reserved for KZ1 karts, as defined in the Technical Regulations.

15) After the publication of the official entry list on www.cikfia.com website, it is possible to change once:
- the Equipment (chassis and/or engines). This change must be requested by the Entrant by email to the CIK (see Regulations regarding Changes of Equipment on www.cikfia.com - Entry Forms);
- and/or the Entrant. This change has to be requested by the Driver by means of the form concerned.

16) Each Driver will be entitled to submit to Scrutineering the following equipment:

Nombre de châssis: 2, de même marque
Nombre de moteurs: 2, de même marque
Trains de pneus «slick»: *, de la marque prescrite pour le Championnat

Number of chassis: 2, of the same make
Number of engines: 2, of the same make
Sets of «slick» tyres: *, of the prescribed make for the Championship

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

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

À partir des Essais Libres, chaque Pilote pourra disposer du matériel suivant:

As from Free Practice, each Driver may have the following equipment:

Nombre de châssis: 2 (les 2 marqués aux Vérifications Techniques)
Nombre de moteurs: 2 (les 2 marqués aux Vérifications Techniques)
Trains de pneus «slick»: * (nombre maximum de pneus)

Number of chassis: 2 (the 2 marked at Scrutineering)
Number of engines: 2 (the 2 marked at Scrutineering)
Sets of «slick» tyres: * (maximum number of tyres)

Trains de pneus « pluie » : 2 trains de pneus « pluie » neufs pour les Essais Qualificatifs, les Manches Qualificatives et la phase finale.
Le nombre de pneus « pluie » réservés aux Essais Libres et aux Warm-Ups n'est pas limité.

Sets of «wet weather» tyres: 2 sets of new «wet weather» tyres for Qualifying Practice, Qualifying Heats and final phase.
The number of «wet weather» tyres reserved for Free Practice and Warm-Ups is not limited.

*** NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS SLICKS**

*** MAXIMUM NUMBER OF SLICK TYRES**

a) Pouvant être utilisés lors des Essais Libres et des Warm-Ups :
- 3 trains de pneus « slicks » neufs

a) Reserved for use in Free Practice and Warm-ups:
- 3 sets of new «slick» tyres

b) Pouvant être utilisés depuis les Essais Qualificatifs jusqu'à la Finale :
- 2 trains de pneus « slicks » neufs

b) Reserved for use from Qualifying Practice until the Final:
- 2 sets of new «slick» tyres

c) Distribution:

c) Distribution:

Lors de chaque Compétition et conformément au programme, un bon doit être acheté auprès du Manufacturier de pneus / Distributeur. La distribution des pneus se fera dans le Parc d'Assistance et aura lieu par tirage au sort. Les codes-barres correspondant aux pneus attribués à chaque Pilote seront reproduits sur le Passeport Technique du Pilote concerné.

At the respective Competition and according to the timetable, a voucher must be acquired from the tyre Manufacturer/Distributor. Tyres will be distributed and allocated by random draw in the Servicing Park. The bar codes corresponding to each Driver will be reproduced on the Technical Passport of the Driver concerned.

d) Dépôt:

d) Stocking:

Les pneus seront stockés sous la responsabilité du Concurrent/Pilote.

Tyres will be stocked under the responsibility of the Entrant/Driver..

17) L'appareil de mesure MiniRAE Lite de la société «RAE Systems Inc. (USA)» sera utilisé en Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et phase finale pour vérifier que les pneus sont en conformité avec le règlement.

17) The measuring device MiniRAE Lite of the company «RAE Systems Inc. (USA)» will be used in Qualifying Practice, Qualifying Heats and final phase to check that the tyres are in conformity with the regulations.

La mesure COV des pneus ne devra pas dépasser 15 ppm (valeur limite maximale) en toutes circonstances.

The VOC measurement of the tyres may not exceed 15 ppm (maximum limiting value) under any circumstances.

Note : La pollution des pneus, par ex. par spray pour chaîne, doit être évitée car elle peut entraîner le dépassement de la valeur limite. Si le contrôle permet d'établir qu'un ou plusieurs pneus ne sont pas en conformité avec le règlement, le Pilote concerné ne sera pas autorisé à accéder à la Pré-grille (et par conséquent ne participera pas à la partie correspondante de la compétition (Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, phase finale). Les réclamations à l'encontre de cette procédure ne sont pas admises. Les réclamations et appels en la matière n'ont pas d'effet suspensif.

Note: Pollution of the tyres, e.g. by chain spray, must be avoided since this can result in the limiting value being exceeded. Should the check establish that one or more tyres are not in conformity with the regulations, the relevant Driver will not be allowed access to the Assembly Area: consequently no participation in the corresponding part of the competition (Qualifying Practice, Qualifying Heats, final phase). Protests against this procedure are not admitted. Protests and Appeals in this regard do not have a suspensive effect.

18) Fournisseur exclusif de pneus

18) Exclusive tyre supplier

LECONT est le fournisseur exclusif de pneus. Les pneus fournis seront les suivants:

LECONT is the exclusive supplier of the tyres. The tyres supplied will be as follows:

LP CIK F/Z Prime 10X4.50-5 (avant) et LP CIK F/Z Prime 11X7.10-5 (arrière) pour les pneus slicks, LW 10X4.20-5 (avant) et LW 11X6.00-5 (arrière) pour les pneus «pluie».
Le prix proposé par Lecont est de 185 € par train de pneus «slicks» et de 185 € par train de pneus «pluie» (taxe incluse).

Coordonnées de LeCont : LeCont S.r.l., M. Paolo BOMBARA, Via Pineta 8, 38068 ROVERETO (TN), ITALIE
- Tél.: +39/0464 42 96 02
- Fax : +39/0464 42 90 56
- E mail : export@lecont.com

19) 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.

20) Le nom du Pilote doit apparaître en grandes lettres brodées sur la combinaison, dans le haut du dos et sur chacune des jambes.

CARBURANT

21) Règlement de distribution

Le Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA a décidé de désigner PANTA, après une procédure d'appel d'offres, comme fournisseur exclusif du carburant (KART RON 102 type) devant être utilisé par chaque Pilote.

Le carburant de marque Panta sera fourni par Panta au prix de 4,196 € (TTC) le litre sur le lieu des Compétitions et sans commande préalable par les Concurrents.

Le camion du Fournisseur de carburant désigné arrivera sur le circuit la veille des premiers Essais Libres (voir horaire). Ce programme est sujet à modifications. Toute modification doit être publiée.

Le Pilote achète des Bons de 25 litres au Fournisseur de carburant. Les Pilotes doivent impérativement remettre un Bon du Fournisseur de carburant pour obtenir la quantité de carburant sollicitée.

L'huile destinée au mélange du carburant 2-temps est celle publiée sur la liste des lubrifiants agréés par la CIK-FIA.

L'essence sera livrée dans des tonnelets de 30 litres, remplis de 25 litres, ceci permettant aux Concurrents de faire leur mélange. Les tonnelets seront livrés capsulés.

Coordonnées de Panta:

LP CIK F/Z Prime 10X4.50-5 (front) and LP CIK F/Z Prime 11X7.10-5 (rear) for slick tyres, LW 10X4.20-5 (front) and LW 11X6.00-5 (rear) for «wet weather» tyres.
The price proposed by Lecont is €185 per set of «slick» tyres and €185 per set of «wet weather» tyres (incl. tax).

Address of LeCont: LeCont S.r.l., Mr Paolo BOMBARA, Via Pineta 8, 38068 ROVERETO (TN), ITALY
- Phone: +39/0464 42 96 02
- Fax: +39/0464 42 90 56
- E mail: export@lecont.com

19) 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 Competition 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.

20) The name of the Driver must appear in large letters embroidered on his overall, at the top of his back and on each of his legs.

FUEL

21) Distribution regulations

The FIA World Motor Sport Council has decided to designate PANTA, following a tender procedure, as the exclusive supplier of fuel (KART RON 102 type) to be used by each Driver.

The fuel of the Panta make will be supplied by Panta at the price of 4,196 € (all taxes included) per litre at the venue of the Competitions, without its being necessary for Competitors to order it previously.

The appointed fuel Supplier's lorry will arrive at the circuit the day before the first Free Practice (see schedule). This programme is subject to modifications. Any modification shall be published.

The Driver buys 25-litre Vouchers from the fuel Supplier. Drivers shall hand over a Voucher from the fuel Supplier in order to obtain the desired fuel quantity.

The lubricant for the 2-stroke fuel mixture is that published in the list of lubricants approved by the CIK-FIA.

The fuel shall be supplied in 30-litre drums, filled with 25 litres; this enables Entrants to prepare their mixture. Drums shall be delivered capped.

Address of Panta:

Panta Distribuzione S.P.A.
MM. Giovanni CRISTOFANILLI & Luca MONICO
S.S. 235 Km 47+980
26010 BAGNOLO CREMASCO (CR), ITALIE
- Tél.: +39/0373 235 141
- Fax: +39/0373 235 123
- E mail: cristofanilli.giovanni@panta.it; monico.luca@panta.it

SÉCURITÉ GÉNÉRALE

22) Article 2.14 des Prescriptions Générales.

DÉROULEMENT DU CHAMPIONNAT

23) La Compétition se composera d'Essais Libres, d'Essais Qualificatifs, de Manches Qualificatives et d'une phase finale.

a) Essais Libres: Article 18 A des Prescriptions Spécifiques.

b) Essais Qualificatifs: Article 18 B des Prescriptions Spécifiques.

c) Manches Qualificatives: Article 18 C des Prescriptions Spécifiques.

d) Phase finale: Article 18 D des Prescriptions Spécifiques.

e) Classements: Article 19 Cas A des Prescriptions Spécifiques.

GRILLES DE DÉPART

24) Article 2.19 des Prescriptions Générales.

PROCÉDURE DE DÉPART

25) Article 2.20 des Prescriptions Générales.

26) Type de départs: départs arrêtés pour karts à boîte de vitesses, tels que définis à l'Article 2.20 des Prescriptions Générales.

27) 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 entraîner la disqualification du Pilote concerné de la Compétition.

SUSPENSION D'UNE COURSE

28) Article 2.21 des Prescriptions Générales.

REPRISE D'UNE COURSE

29) Article 2.22 des Prescriptions Générales.

ARRIVÉE

30) Article 2.23 des Prescriptions Générales.

PARC FERMÉ

31) Article 2.13 des Prescriptions Générales.

Panta Distribuzione S.P.A.
Messrs Giovanni CRISTOFANILLI & Luca MONICO
S.S. 235 Km 47+980
26010 BAGNOLO CREMASCO (CR), ITALY
- Phone: +39/0373 235 141
- Fax: +39/0373 235 123
- E mail: cristofanilli.giovanni@panta.it; monico.luca@panta.it

GENERAL SAFETY

22) Article 2.14 of the General Prescriptions.

RUNNING OF THE CHAMPIONSHIP

23) The Competition will comprise Free Practice, Qualifying Practice, Qualifying Heats and a final phase.

a) Free Practice: Article 18 A of the Specific Prescriptions.

b) Qualifying Practice: Article 18 B of the Specific Prescriptions.

c) Qualifying Heats: Article 18 C of the Specific Prescriptions.

d) Final phase: Article 18 D of the Specific Prescriptions.

e) Classifications: Article 19 Case A of the Specific Prescriptions.

STARTING GRIDS

24) Article 2.19 of the General Prescriptions

STARTING PROCEDURE

25) Article 2.20 of the General Prescriptions.

26) Type of starts: standing starts for karts with gearboxes, as defined in Article 2.20 of the General Prescriptions.

27) 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 disqualification of the Driver concerned from the Competition.

SUSPENDING A RACE

28) Article 2.21 of the General Prescriptions.

RESUMING A RACE

29) Article 2.22 of the General Prescriptions.

FINISH

30) Article 2.23 of the General Prescriptions.

PARC FERMÉ

31) Article 2.13 of the General Prescriptions.

INCIDENTS

32) Article 2.24 des Prescriptions Générales.

DROITS D'ENGAGEMENT ET FONDS DE PRIX

33) Chaque ASN ayant inscrit un ou plusieurs Pilotes devra verser à la CIK-FIA 263 Euros par Championnat pour alimenter le Fonds de Prix commun récompensant les Championnats.

34) 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 8 août. Le droit d'inscription par Pilote pour le Championnat est de 760 Euros pour toute inscription envoyée avant le 1^{er} août minuit (heure suisse); pour les inscriptions soumises entre le 2 et le 8 août, le droit d'inscription sera porté à 1'140 Euros (dont 150 Euros seront versés à chaque Organisateur).

INCIDENTS

32) Article 2.24 of the General Prescriptions.

ENTRY FEES AND PRIZE FUND

33) Each ASN having entered one or several Drivers must pay to the CIK-FIA 263 Euros per Championship to contribute to the common Prize Fund, which rewards the Championships.

34) 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 8 August. The entry fee per Driver for the Championship is 760 Euros for entry applications sent prior to 1st August at midnight (Swiss time); for applications submitted between 2 and 8 August, the entry fee will be increased to 1,140 Euros (150 Euros of which will be paid to each Organiser).

CHAMPIONNAT DU MONDE JUNIOR CIK-FIA

RÈGLEMENT SPORTIF

La CIK-FIA organise le Championnat du Monde Junior CIK-FIA («le Championnat») qui est la propriété de la CIK-FIA. Le Championnat couronnera le Pilote Champion du Monde Junior CIK-FIA. Toutes les parties concernées (FIA, CIK-FIA, ASN, Organisateurs, Promoteur, Concurrents et circuits) s'engagent à appliquer ainsi qu'à observer les règles régissant le Championnat.

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 au Championnat s'engagent en leur nom propre et celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions du Code Sportif International («le Code»), du Code de Conduite sur Circuits de Karting, le Règlement Technique de Karting («le Règlement Technique»), les Prescriptions Générales applicables aux Compétitions 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»), le Règlement Particulier de la Compétition et le présent Règlement Sportif.

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

LE CHAMPIONNAT DU MONDE: PRINCIPE ET DÉROULEMENT

4) Le Championnat du Monde se déroule en une seule Compétition.

5) La Compétition aura le statut de compétition internationale libre.

6) La Compétition comportera une phase finale, nommée «Finale» selon le nombre de participants à la Compétition. Les distances 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 25 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.

CLASSEMENTS

7) Article 19 des Prescriptions Spécifiques.

8) S'ils y sont invités, les Pilotes terminant premier, second et troisième du Championnat auront l'obligation d'être présents lors des cérémonies annuelles de Remise des Prix de la FIA («Gala FIA») et de la CIK-FIA («CIK-FIA Karting Awards»).

CIK-FIA WORLD JUNIOR CHAMPIONSHIP

SPORTING REGULATIONS

The CIK-FIA organises the CIK-FIA World Junior Championship («the Championship») which is the property of the CIK-FIA. The Championship title will be awarded to the CIK-FIA World Junior Champion Driver. All the parties concerned (FIA, CIK-FIA, ASNs, Organisers, Promoter, Entrants and circuits) undertake to apply and observe the rules governing the Championship.

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 Championship undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe all the provisions of the International Sporting Code («the Code»), the Code of Driving Conduct on Karting Circuits, the Karting Technical Regulations («the Technical Regulations»), the General Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting international Competitions and Championships, Cups and Trophies («the General Prescriptions»), the Specific Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting Championships, Cups and Trophies («the Specific Prescriptions»), the Supplementary Regulations of the Competition concerned and these Sporting Regulations.

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

THE WORLD CHAMPIONSHIP: PRINCIPLE AND RUNNING

4) The World Championship is run over one single Competition.

5) The Competition will have the status of full international Competition.

6) The Competition will comprise a final phase named «Final» in accordance with the number of participants in the Competition. The distance of the 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 25 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.

CLASSIFICATIONS

7) Article 19 of the Specific Prescriptions.

8) If they are invited, it will be mandatory for the top 3 drivers of the Championship to be present at the yearly FIA («FIA Gala») and CIK-FIA («CIK-FIA Karting Awards») Prize-Giving ceremonies.

CANDIDATURES DES CONCURRENTS

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

10) Les candidatures de participation à la Compétition devront être soumises à la CIK-FIA au plus tard le 22 août au moyen du formulaire d'engagement disponible sur www.cikfia.com et doivent être accompagnées des copies de licences et droits d'engagement à l'ordre de la FIA. Les candidats refusés seront avisés avant le 5 septembre.

Le nombre des engagés à la Compétition ne sera pas limité.

11) Les candidatures devront comprendre:

a) une confirmation que le candidat, en son nom et celui de toute personne concernée par sa participation à la Compétition, 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 noms, coordonnées et détails du Pilote.

12) Les formulaires d'engagement incomplets ou seulement envoyés par fax ou courriel ne seront pas pris en considération.

PILOTES ADMIS

13) Les Pilotes s'engageant au Championnat doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré C-Junior, délivrée par une ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 3.4.2 des Licences Internationales de Karting pour Pilotes & du Code de Conduite.

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

14) La Compétition est réservée aux karts de OK-Junior, tels que définis par le Règlement Technique.

15) Il est possible après la publication de la liste officielle des engagés sur www.cikfia.com de changer une fois :
- l'équipement (châssis et/ou moteurs). Ce changement doit être demandé par le Concurrent par e-mail à la CIK (voir le Règlement concernant les Changements de Matériel sur www.cikfia.com - «Entry Forms»);
- et/ou le Concurrent. Ce changement doit être demandé par le Pilote au moyen du formulaire concerné.

16) Chaque Pilote aura le droit de présenter aux Vérifications Techniques le matériel suivant:

Nombre de châssis:	2, de même marque
Nombre de moteurs:	2, de même marque
Trains de pneus «slick»:	*, de la marque prescrite pour le Championnat

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

À partir des Essais Libres, chaque Pilote pourra disposer du matériel suivant:

ENTRANTS' APPLICATIONS

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

10) Applications to participate in the Competition shall be submitted to the CIK-FIA by 22 August at the latest by means of the entry form available on www.cikfia.com and must be accompanied by the copies of the licences and entry fees to the order of the FIA. Unsuccessful applications will be notified before 5 September.

The number of entries in the Competition will not be limited.

11) 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 Competition, to respect them;

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

12) Entry forms that are incomplete or that were sent by fax or email only shall not be taken into consideration.

ELIGIBLE DRIVERS

13) Drivers entering the Championship must be holders of a Grade C-Junior International Karting Licence, issued by an ASN affiliated to the FIA, in compliance with Article 3.4.2 of the International Karting Licences for Drivers & Driving Conduct.

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

14) The Competition is reserved for OK-Junior karts, as defined in the Technical Regulations.

15) After the publication of the official entry list on www.cikfia.com website, it is possible to change once:
- the Equipment (chassis and/or engines). This change must be requested by the Entrant by email to the CIK (see Regulations regarding Changes of Equipment on www.cikfia.com - Entry Forms);
- and/or the Entrant. This change has to be requested by the Driver by means of the form concerned.

16) Each Driver will be entitled to submit to Scrutineering the following equipment:

Number of chassis:	2, of the same make
Number of engines:	2, of the same make
Sets of «slick» tyres:	*, of the prescribed make for the Championship

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

As from Free Practice, each Driver may have the following equipment:

Nombre de châssis: 2 (les 2 marqués aux Vérifications Techniques)
Nombre de moteurs: 2 (les 2 marqués aux Vérifications Techniques)
Trains de pneus «slick»: * (nombre maximum de pneus)

Trains de pneus « pluie » : 2 trains de pneus « pluie » neufs pour les Essais Qualificatifs, les Manches Qualificatives et la phase finale.
Le nombre de pneus « pluie » réservés aux Essais Libres et aux Warm-Ups n'est pas limité.

*** NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS SLICKS**

a) Pouvant être utilisés lors des Essais Libres et des Warm-Ups :
- 2 trains de pneus « slicks » neufs

b) Pouvant être utilisés depuis les Essais Qualificatifs jusqu'à la Finale :
- 2 trains de pneus « slicks » neufs

c) Distribution:

Lors de chaque Compétition et conformément au programme, un bon doit être acheté auprès du Manufacturier de pneus / Distributeur. La distribution des pneus se fera dans le Parc d'Assistance et aura lieu par tirage au sort. Les codes-barres correspondant aux pneus attribués à chaque Pilote seront reproduits sur le Passeport Technique du Pilote concerné.

d) Dépôt:

Les pneus seront stockés sous la responsabilité du Concurrent/Pilote.

17) L'appareil de mesure MiniRAE Lite de la société «RAE Systems Inc. (USA)» sera utilisé en Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et phase finale pour vérifier que les pneus sont en conformité avec le règlement.

La mesure COV des pneus ne devra pas dépasser 15 ppm (valeur limite maximale) en toutes circonstances.

Note : La pollution des pneus, par ex. par spray pour chaîne, doit être évitée car elle peut entraîner le dépassement de la valeur limite.

Si le contrôle permet d'établir qu'un ou plusieurs pneus ne sont pas en conformité avec le règlement, le Pilote concerné ne sera pas autorisé à accéder à la Pré-grille (et par conséquent ne participera pas à la partie correspondante de la compétition [Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, phase finale]). Les réclamations à l'encontre de cette procédure ne sont pas admises. Les réclamations et appels en la matière n'ont pas d'effet suspensif.

18) Fournisseur exclusif de pneus

VEGA est le fournisseur exclusif de pneus. Les pneus fournis seront les suivants:

XH2 CIK F/Z Option 10X4.60-5 (avant) et XH2 CIK F/Z Option 11X7.10-5 (arrière) pour les pneus slicks, W5 10X4.20-5 (avant) et W5 11X6.00-5 (arrière) pour les pneus «pluie».

Le prix proposé par Vega est de 185 € par train de pneus «slicks» et de 185 € par train de pneus « pluie » (taxe incluse).

Adresse de Vega: Vega Srl, M. Paolo MANTESE,
Via Archimede 10, 21047 SARONNO (VA), ITALIE

- Téléphone : +39/02965 159 024

- Fax : +39/02964 511 92

- E-mail : vegadeal@vegatyres.com

Number of chassis: 2 (the 2 marked at Scrutineering)
Number of engines: 2 (the 2 marked at Scrutineering)
Sets of «slick» tyres: * (maximum number of tyres)

Sets of «wet weather» tyres: 2 sets of new «wet weather» tyres for Qualifying Practice, Qualifying Heats and final phase.
The number of «wet weather» tyres reserved for Free Practice and Warm-Ups is not limited.

*** MAXIMUM NUMBER OF SLICK TYRES**

a) Reserved for use in Free Practice and Warm-ups:
- 2 sets of new «slick» tyres

b) Reserved for use from Qualifying Practice until the Final:
- 2 sets of new «slick» tyres

c) Distribution:

At the respective Competition and according to the timetable, a voucher must be acquired from the tyre Manufacturer/Distributor. Tyres will be distributed and allocated by random draw in the Servicing Park. The bar codes corresponding to each Driver will be reproduced on the Technical Passport of the Driver concerned.

d) Stocking:

Tyres will be stocked under the responsibility of the Entrant/Driver.

17) The measuring device MiniRAE Lite of the company «RAE Systems Inc. (USA)» will be used in Qualifying Practice, Qualifying Heats and final phase to check that the tyres are in conformity with the regulations.

The VOC measurement of the tyres may not exceed 15 ppm (maximum limiting value) under any circumstances.

Note: Pollution of the tyres, e.g. by chain spray, must be avoided since this can result in the limiting value being exceeded.

Should the check establish that one or more tyres are not in conformity with the regulations, the relevant Driver will not be allowed access to the Assembly Area: consequently no participation in the corresponding part of the competition (Qualifying Practice, Qualifying Heats, final phase). Protests against this procedure are not admitted. Protests and Appeals in this regard do not have a suspensive effect.

18) Exclusive tyre supplier

VEGA is the exclusive supplier of the tyres. The tyres supplied will be as follows:

XH2 CIK F/Z Option 10X4.60-5 (front) and XH2 CIK F/Z Option 11X7.10-5 (rear) for slick tyres, W5 10X4.20-5 (front) and W5 11X6.00-5 (rear) for «wet weather» tyres.

The price proposed by Vega is €185 per set of «slick» tyres and €185 per set of «wet weather» tyres (incl. tax).

Address of Vega: Vega Srl, Mr Paolo MANTESE,
Via Archimede 10, 21047 SARONNO (VA), ITALY

- Phone: +39/02965 159 024

- Fax: +39/02964 511 92

- E-mail: vegadeal@vegatyres.com

19) Gestion des deux châssis

Le choix du châssis (parmi les deux marqués aux Vérifications Techniques) pour les Essais et Manches Qualitatifs 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.

20) Le nom du Pilote doit apparaître en grandes lettres brodées sur la combinaison, dans le haut du dos et sur chacune des jambes.

CARBURANT

21) Règlement de distribution

Le Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA a décidé de désigner PANTA, après une procédure d'appel d'offres, comme fournisseur exclusif du carburant (KART RON 102 type) devant être utilisé par chaque Pilote.

Le carburant de marque Panta sera fourni par Panta au prix de 4,196 € (TTC) le litre sur le lieu des Compétitions et sans commande préalable par les Concurrents.

Le camion du Fournisseur de carburant désigné arrivera sur le circuit la veille des premiers Essais Libres (voir horaire). Ce programme est sujet à modifications. Toute modification doit être publiée.

Le Pilote achète des Bons de 25 litres au Fournisseur de carburant. Les Pilotes doivent impérativement remettre un Bon du Fournisseur de carburant pour obtenir la quantité de carburant sollicitée.

L'huile destinée au mélange du carburant 2-temps est celle publiée sur la liste des lubrifiants agréés par la CIK-FIA.

L'essence sera livrée dans des tonnelets de 30 litres, remplis de 25 litres, ceci permettant aux Concurrents de faire leur mélange. Les tonnelets seront livrés capsulés.

Coordonnées de Panta:

Panta Distribuzione S.P.A.
MM. Giovanni CRISTOFANILLI & Luca MONICO
S.S. 235 Km 47+980
26010 BAGNOLO CREMASCO (CR), ITALIE
- Tél.: +39/0373 235 141
- Fax: +39/0373 235 123
- E mail: cristofanilli.giovanni@panta.it; monico.luca@panta.it

19) 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 Competition 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.

20) The name of the Driver must appear in large letters embroidered on his overall, at the top of his back and on each of his legs.

FUEL

21) Distribution regulations

The FIA World Motor Sport Council has decided to designate PANTA, following a tender procedure, as the exclusive supplier of fuel (KART RON 102 type) to be used by each Driver.

The fuel of the Panta make will be supplied by Panta at the price of 4.196 € (all taxes included) per litre at the venue of the Competitions, without its being necessary for Competitors to order it previously.

The appointed fuel Supplier's lorry will arrive at the circuit the day before the first Free Practice (see schedule). This programme is subject to modifications. Any modification shall be published.

The Driver buys 25-litre Vouchers from the fuel Supplier. Drivers shall hand over a Voucher from the fuel Supplier in order to obtain the desired fuel quantity.

The lubricant for the 2-stroke fuel mixture is that published in the list of lubricants approved by the CIK-FIA.

The fuel shall be supplied in 30-litre drums, filled with 25 litres; this enables Entrants to prepare their mixture. Drums shall be delivered capped.

Address of Panta:

Panta Distribuzione S.P.A.
Messrs Giovanni CRISTOFANILLI & Luca MONICO
S.S. 235 Km 47+980
26010 BAGNOLO CREMASCO (CR), ITALY
- Phone: +39/0373 235 141
- Fax: +39/0373 235 123
- E mail: cristofanilli.giovanni@panta.it; monico.luca@panta.it

SÉCURITÉ GÉNÉRALE

22) Article 2.14 des Prescriptions Générales.

DÉROULEMENT DU CHAMPIONNAT

23) La Compétition se composeront d'Essais Libres, d'Essais Qualificatifs, de Manches Qualificatives et d'une phase finale.

a) Essais Libres: Article 18 A des Prescriptions Spécifiques.

b) Essais Qualificatifs: Article 18 B des Prescriptions Spécifiques.

c) Manches Qualificatives: Article 18 C des Prescriptions Spécifiques.

d) Phase finale: Article 18 D des Prescriptions Spécifiques.

e) Classements: Article 19 Cas A des Prescriptions Spécifiques.

GRILLES DE DÉPART

24) Article 2.19 des Prescriptions Générales.

PROCÉDURE DE DÉPART

25) Article 2.20 des Prescriptions Générales.

26) Type de départs : départs lancés pour karts à prise directe, tels que définis à l'Article 2.20 des Prescriptions Générales.

27) 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 entraîner la disqualification du Pilote concerné de la Compétition.

SUSPENSION D'UNE COURSE

28) Article 2.21 des Prescriptions Générales.

REPRISE D'UNE COURSE

29) Article 2.22 des Prescriptions Générales.

ARRIVÉE

30) Article 2.23 des Prescriptions Générales.

PARC FERMÉ

31) Article 2.13 des Prescriptions Générales.

INCIDENTS

32) Article 2.24 des Prescriptions Générales.

DROITS D'ENGAGEMENT ET FONDS DE PRIX

33) Chaque ASN ayant inscrit un ou plusieurs Pilotes devra verser à la CIK-FIA 263 Euros par Championnat pour alimenter le Fonds de

GENERAL SAFETY

22) Article 2.14 of the General Prescriptions.

RUNNING OF THE CHAMPIONSHIP

23) The Competition will comprise Free Practice, Qualifying Practice, Qualifying Heats and a final phase.

a) Free Practice: Article 18 A of the Specific Prescriptions.

b) Qualifying Practice: Article 18 B of the Specific Prescriptions.

c) Qualifying Heats: Article 18 C of the Specific Prescriptions.

d) Final phase: Article 18 D of the Specific Prescriptions.

e) Classifications: Article 19 Case A of the Specific Prescriptions.

STARTING GRIDS

24) Article 2.19 of the General Prescriptions

STARTING PROCEDURE

25) Article 2.20 of the General Prescriptions.

26) Type of starts: rolling starts for direct-drive karts, as defined in Article 2.20 of the General Prescriptions.

27) 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 disqualification of the Driver concerned from the Competition.

SUSPENDING A RACE

28) Article 2.21 of the General Prescriptions.

RESUMING A RACE

29) Article 2.22 of the General Prescriptions.

FINISH

30) Article 2.23 of the General Prescriptions.

PARC FERMÉ

31) Article 2.13 of the General Prescriptions.

INCIDENTS

32) Article 2.24 of the General Prescriptions.

ENTRY FEES AND PRIZE FUND

33) Each ASN having entered one or several Drivers must pay to the CIK-FIA 263 Euros per Championship to contribute to the common

Prix commun récompensant les Championnats.

34) 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 22 août. Le droit d'inscription par Pilote pour le Championnat est de 760 Euros pour toute inscription envoyée avant le 15 août minuit (heure suisse); pour les inscriptions soumises entre le 16 et le 22 août, le droit d'inscription sera porté à 1'140 Euros (dont 150 Euros seront versés à chaque Organisateur).

Prize Fund, which rewards the Championships.

34) 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 22 August. The entry fee per Driver for the Championship is 760 Euros for entry applications sent prior to 15 August at midnight (Swiss time); for applications submitted between 16 and 22 August, the entry fee will be increased to 1,140 Euros (150 Euros of which will be paid to each Organiser).

CHAMPIONNAT D'EUROPE CIK-FIA

RÈGLEMENT SPORTIF

La CIK-FIA organise le Championnat d'Europe CIK-FIA («le Championnat») qui est la propriété de la CIK-FIA. Le Championnat couronnera le Pilote Champion d'Europe. Toutes les parties concernées (FIA, CIK-FIA, ASN, Organismes, Promoteur, Concurrents et circuits) s'engagent à appliquer ainsi qu'à observer les règles régissant le Championnat.

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 au Championnat s'engagent en leur nom propre et celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions du Code Sportif International («le Code»), du Code de Conduite sur Circuits de Karting, le Règlement Technique de Karting («le Règlement Technique»), les Prescriptions Générales applicables aux Compétitions 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»), le Règlement Particulier de la Compétition et le présent Règlement Sportif.

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

LE CHAMPIONNAT: PRINCIPE ET DÉROULEMENT

4) Le Championnat se déroule en quatre Compétitions.

5) Les Compétitions comptant pour le Championnat («les Compétitions») auront le statut de compétitions internationales libres.

6) Chaque Compétition comportera une phase finale, nommée «Finale» selon le nombre de participants à la Compétition. La distance de la Finale, à partir du signal de départ jusqu'au drapeau à damier, sera égale au nombre minimum de tours complets nécessaires pour dépasser respectivement les distances de 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.

CLASSEMENTS

7) Article 19 des Prescriptions Spécifiques.

CANDIDATURES DES CONCURRENTS

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

CIK-FIA EUROPEAN CHAMPIONSHIP

SPORTING REGULATIONS

The CIK-FIA organises the CIK-FIA European Championship («the Championship») which is the property of the CIK-FIA. The Championship title will be awarded to the European Champion Driver. All the parties concerned (FIA, CIK-FIA, ASNs, Organisers, Promoter, Entrants and circuits) undertake to apply and respect the rules governing the Championship.

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 Championship undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe all the provisions of the International Sporting Code («the Code»), the Code of Driving Conduct on Karting Circuits, the Karting Technical Regulations («the Technical Regulations»), the General Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting international Competitions and Championships, Cups and Trophies («the General Prescriptions»), the Specific Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting Championships, Cups and Trophies («the Specific Prescriptions»), the Supplementary Regulations of the Competition concerned and these Sporting Regulations.

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

THE CHAMPIONSHIP: PRINCIPLE AND RUNNING

4) The Championship is run over four Competitions.

5) The Competitions counting towards the Championship («the Competitions») will have the status of full international Competitions.

6) Each Competition will comprise a final phase named «Final» in accordance with the number of participants in the Competition. The distance of the 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 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.

CLASSIFICATIONS

7) Article 19 of the Specific Prescriptions.

ENTRANTS' APPLICATIONS

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

9a) Les candidatures de participation au Championnat devront être soumises à la CIK-FIA au plus tard le 21 mars 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.

Les candidats acceptés sont automatiquement admis à toutes les Compétitions du Championnat et seront les seuls Concurrents participant à ces Compétitions. Les candidats refusés seront avisés avant le 4 avril.

Il est possible après la publication de la liste officielle des engagés sur www.cikfia.com de changer une fois au cours du Championnat :
- l'équipement (châssis et/ou moteurs). Ce changement doit être demandé par le Concurrent par e-mail à la CIK (voir le Règlement concernant les Changements de Matériel sur www.cikfia.com – «Entry Forms»);
- et/ou le Concurrent. Ce changement doit être demandé par le Pilote au moyen du formulaire concerné.

9b) Il est possible de ne s'engager que pour une Compétition du Championnat. Cette forme d'engagement est appelée «Wild Card». Les Pilotes «Wild Card» ne marqueront pas de points pour le Championnat.

Les candidatures de participation à une Compétition du Championnat devront être soumises à la CIK-FIA au plus tard 4 semaines avant les Vérifications Sportives de la Compétition concernée 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.

Les candidats refusés seront avisés 2 semaines avant les Vérifications Sportives de la Compétition concernée.

Le nombre des engagés pour le Championnat ne sera pas limité.

10) Les candidatures devront comprendre:

a) une confirmation que le candidat, en son nom et celui de toute personne concernée par sa participation au Championnat 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 noms, coordonnées et détails du Pilote,

c) l'engagement du candidat à participer à toutes les Compétitions ;

11) Les formulaires d'engagement incomplets ou seulement envoyés par fax ou courriel ne seront pas pris en considération.

PILOTES ADMIS

12a) Les Pilotes s'engageant au Championnat doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré A, délivrée par leur ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 3.4.4 des Licences Internationales de Karting pour Pilotes & du Code de Conduite.

12b) Les Pilotes s'engageant au Championnat doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré B, délivrée par leur ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 3.4.3 des Licences Internationales de Karting pour Pilotes & du Code de Conduite.

9a) Applications to participate in the Championship shall be submitted to the CIK-FIA by 21 March 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.

Successful applicants are automatically admitted to all the Championship Competitions and will be the only Entrants at these Competitions. Unsuccessful applications will be notified before 4 April.

After the publication of the official entry list on www.cikfia.com website, it is possible to change once during the Championship:
- the Equipment (chassis and/or engines).
This change must be requested by the Entrant by email to the CIK (see Regulations regarding Changes of Equipment on www.cikfia.com - Entry Forms);
- and/or the Entrant. This change has to be requested by the Driver by means of the form concerned.

9b) It is possible to only enter one Championship Competition. This form of entry is called «Wild Card». «Wild Card» Drivers will not score points for the Championship.

Applications to participate in one Championship Competition shall be submitted to the CIK-FIA at the latest 4 weeks prior to the Sporting Checks of the Competition concerned 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.

Unsuccessful applicants will be notified 2 weeks prior to the Sporting Checks of the Competition concerned.

The number of entries for the Championship will not be limited.

10) 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 Championship, to respect them,

b) the names, contact details and data of the Driver,

c) an undertaking by the applicant to participate in every Competition;

11) Entry forms that are incomplete or that were sent by fax or email only shall not be taken into consideration.

ELIGIBLE DRIVERS

12a) Drivers entering the Championship must be holders of a Grade A International Karting Licence, issued by their ASN affiliated to the FIA, in compliance with Article 3.4.4 of the International Karting Licences for Drivers & Driving Conduct.

12b) Drivers entering the Championship must be holders of a Grade B International Karting Licence, issued by their ASN affiliated to the FIA, in compliance with Article 3.4.3 of the International Karting Licences for Drivers & Driving Conduct.

12c) Les Pilotes s'engageant au Championnat doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré C-Senior, délivrée par leur ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 3.4.2 des Licences Internationales de Karting pour Pilotes & du Code de Conduite.

12d) Les Pilotes s'engageant au Championnat doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré C-Restricted, délivrée par leur ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 3.4.2 des Licences Internationales de Karting pour Pilotes & du Code de Conduite.

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

13) Le Championnat est réservé aux karts de OK, tels que définis par le Règlement Technique.

14) Chaque Pilote aura le droit de présenter aux Vérifications Techniques le matériel suivant:

Nombre de châssis:	2, de même marque
Nombre de moteurs:	2, de même marque
Trains de pneus «slick»:	*, de la marque prescrite pour le Championnat

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

A partir des Essais Libres, 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 « slicks » :	* (nombre maximum de pneus)

Trains de pneus « pluie » : 2 trains de pneus « pluie » neufs pour les Essais Qualificatifs, les Manches Qualificatives et la phase finale.

Le nombre de pneus « pluie » réservés aux Essais Libres et aux Warm-Ups n'est pas limité.

* NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS SLICKS

a) Pouvant être utilisés lors des Essais Libres et des Warm-Ups :
- 3 trains de pneus « slicks » neufs pour la première Compétition CIK de l'année dans laquelle un Pilote est engagé (et Pilotes Wild Card) dans la catégorie OK

- 2 train de pneus « slicks » neufs + 1 train de pneus « slicks » précédemment attribués d'une Compétition CIK de l'année en cours dans la catégorie OK

b) Pouvant être utilisés depuis les Essais Qualificatifs jusqu'à la Finale :

- 2 trains de pneus « slicks » neufs

c) Distribution:

Lors de chaque Compétition et conformément au programme, un bon doit être acheté auprès du Manufacturier de pneus / Distributeur. La distribution des pneus se fera dans le Parc d'Assistance et aura lieu par tirage au sort. Les codes-barres correspondant aux pneus attribués à chaque Pilote seront reproduits sur le Passeport Technique du Pilote concerné.

12c) Drivers entering the Championship must be holders of a Grade C-Senior International Karting Licence, issued by their ASN affiliated to the FIA, in compliance with Article 3.4.2 of the International Karting Licences for Drivers & Driving Conduct.

12d) Drivers entering the Championship must be holders of a Grade C-Restricted International Karting Licence, issued by their ASN affiliated to the FIA, in compliance with Article 3.4.2 of the International Karting Licences for Drivers & Driving Conduct.

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

13) The Championship is reserved for OK karts, as defined in the Technical Regulations.

14) Each Driver will be entitled to submit to Scrutineering the following equipment:

Number of chassis:	2, of the same make
Number of engines:	2, of the same make
Sets of «slick» tyres:	*, of the prescribed make for the Championship

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

As from Free 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:	* (maximum number of tyres)

Sets of «wet weather» tyres: 2 sets of new «wet weather» tyres for Qualifying Practice, Qualifying Heats and final phase.

The number of «wet weather» tyres reserved for Free Practice and Warm-Ups are not limited.

* MAXIMUM NUMBER OF SLICK TYRES

a) Reserved for use in Free Practice and Warm-ups:
- 3 sets of new «slick» tyres in the first CIK competition of the year in which a driver is entered (and Wild Card Drivers) in the OK category

- 2 sets of new «slick» tyres + 1 set of previously allocated «slick» tyres of a CIK competition of the current year in the OK category

b) Reserved for use from Qualifying Practice until the Final:

- 2 sets of new «slick» tyres

c) Distribution:

At the respective Competition and according to the timetable, a voucher must be acquired from the tyre Manufacturer/Distributor. Tyres will be distributed and allocated by random draw in the Servicing Park.
The bar codes corresponding to each Driver will be reproduced on the Technical Passport of the Driver concerned.

d) Dépôt:

Les pneus seront stockés sous la responsabilité du Concurrent/Pilote.

15) L'appareil de mesure MiniRAE Lite de la société «RAE Systems Inc. (USA)» sera utilisé en Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et phase finale pour vérifier que les pneus sont en conformité avec le règlement.

La mesure COV des pneus ne devra pas dépasser 15 ppm (valeur limite maximale) en toutes circonstances.

Note : La pollution des pneus, par ex. par spray pour chaîne, doit être évitée car elle peut entraîner le dépassement de la valeur limite.

Si le contrôle permet d'établir qu'un ou plusieurs pneus ne sont pas en conformité avec le règlement, le Pilote concerné ne sera pas autorisé à accéder à la Pré-grille (et par conséquent ne participera pas à la partie correspondante de la compétition [Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, phase finale]). Les réclamations à l'encontre de cette procédure ne sont pas admises. Les réclamations et appels en la matière n'ont pas d'effet suspensif.

16) Fournisseur exclusif de pneus

BRIDGESTONE est le fournisseur exclusif de pneus. Les pneus fournis seront les suivants:

YNB DR15 F/Z Prime 10X4.50-5 (avant) et YNB DR15 F/Z Prime 11X7.10-5 (arrière) pour les pneus slicks, YNP WES 10X4.50-5 (avant) et YNP WES 11X6.00-5 (arrière) pour les pneus «pluie».

Le prix proposé par Bridgestone est de 185 € le train de pneus slicks et de 185 € le train de pneus «pluie» (TTC).

Adresse de Bridgestone:

Bridgestone Motorsport Holland Office

Mme Annemiek Bonnenkamp

Bulkstraat 70, 4158 EC DEIL, Pays-Bas

- Téléphone: +31/345 650 115

+31/653 264 353 (mobile)

- E-mail: annemiek.BSM@inter.nl.net

17) 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.

CARBURANT

18) Règlement de distribution

Le Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA a décidé de

d) Stocking:

Tyres will be stocked under the responsibility of the Entrant/Driver.

15) The measuring device MiniRAE Lite of the company «RAE Systems Inc. (USA)» will be used in Qualifying Practice, Qualifying Heats and final phase to check that the tyres are in conformity with the regulations.

The VOC measurement of the tyres may not exceed 15 ppm (maximum limiting value) under any circumstances.

Note: Pollution of the tyres, e.g. by chain spray, must be avoided since this can result in the limiting value being exceeded.

Should the check establish that one or more tyres are not in conformity with the regulations, the relevant Driver will not be allowed access to the Assembly Area: consequently no participation in the corresponding part of the competition (Qualifying Practice, Qualifying Heats, final phase). Protests against this procedure are not admitted. Protests and Appeals in this regard do not have a suspensive effect.

16) Exclusive tyre supplier

BRIDGESTONE is the exclusive supplier of the tyres. The tyres supplied will be as follows:

YNB DR15 F/Z Prime 10X4.50-5 (front) and YNB DR15 F/Z Prime 11X7.10-5 (rear) for slick tyres, YNP WES 10X4.50-5 (front) and YNP WES 11X6.00-5 (rear) for «wet weather» tyres.

The price proposed by Bridgestone is 185 € per set of slick tyres and 185 € per set of «wet weather» tyres (incl. tax).

Address of Bridgestone:

Bridgestone Motorsport Holland Office

Mrs Annemiek Bonnenkamp

Bulkstraat 70, 4158 EC DEIL, the Netherlands

- Phone: +31/345 650 115

+31/653 264 353 (mobile)

- E-mail: annemiek.BSM@inter.nl.net

17) 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 Competition 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.

FUEL

18) Distribution regulations

The FIA World Motor Sport Council has decided to designate

désigner PANTA, après une procédure d'appel d'offres, comme fournisseur exclusif du carburant (KART RON 102 type) devant être utilisé par chaque Pilote.

Le carburant de marque Panta sera fourni par Panta au prix de 4,196 € (TTC) le litre sur le lieu des Compétitions et sans commande préalable par les Concurrents.

Le camion du Fournisseur de carburant désigné arrivera sur le circuit la veille des premiers Essais Libres (voir horaire). Ce programme est sujet à modifications. Toute modification doit être publiée.

Le Pilote achète des Bons de 25 litres au Fournisseur de carburant. Les Pilotes doivent impérativement remettre un Bon du Fournisseur de carburant pour obtenir la quantité de carburant sollicitée.

L'huile destinée au mélange du carburant 2-temps est celle publiée sur la liste des lubrifiants agréés par la CIK-FIA.

L'essence sera livrée dans des tonnelets de 30 litres, remplis de 25 litres, ceci permettant aux Concurrents de faire leur mélange. Les tonnelets seront livrés capsulés.

Coordonnées de Panta: Panta Distribuzione S.P.A., MM. Giovanni CRISTOFANILLI & Luca MONICO, S.S. 235 Km 47+980, 26010 BAGNOLO CREMASCO (CR), ITALIE
- Tél.: +39/0373 235 141
- Fax: +39/0373 235 123
- E mail: cristofanilli.giovanni@panta.it; monico.luca@panta.it

SÉCURITÉ GÉNÉRALE

19) Article 2.14 des Prescriptions Générales.

DÉROULEMENT DU CHAMPIONNAT

20) Le Championnat se composera d'Essais Libres, d'Essais Qualificatifs, de Manches Qualificatives et d'une phase finale.

a) Essais Libres: Article 18 A des Prescriptions Spécifiques.

b) Essais Qualificatifs: Article 18 B des Prescriptions Spécifiques.

c) Manches Qualificatives: Article 18 C des Prescriptions Spécifiques.

d) Phase finale: Article 18 D des Prescriptions Spécifiques.

e) Classements: Article 19 Cas B des Prescriptions Spécifiques.

GRILLES DE DÉPART

21) Article 2.19 des Prescriptions Générales.

PROCÉDURE DE DÉPART

22) Article 2.20 des Prescriptions Générales.

23) Type de départs: départs lancés pour karts à prise directe tels que définis à l'Article 2.20 des Prescriptions Générales.

24) Les Commissaires Sportifs pourront utiliser tout système vidéo

PANTA, following a tender procedure, as the exclusive supplier of fuel (KART RON 102 type) to be used by each Driver.

The fuel of the Panta make will be supplied by Panta at the price of 4.196 € (all taxes included) per litre at the venue of the Competitions, without its being necessary for Competitors to order it previously.

The appointed fuel Supplier's lorry will arrive at the circuit the day before the first Free Practice (see schedule). This programme is subject to modifications. Any modification shall be published.

The Driver buys 25-litre Vouchers from the fuel Supplier. Drivers shall hand over a Voucher from the fuel Supplier in order to obtain the desired fuel quantity.

The lubricant for the 2-stroke fuel mixture is that published in the list of lubricants approved by the CIK-FIA.

The fuel shall be supplied in 30-litre drums, filled with 25 litres; this enables Entrants to prepare their mixture. Drums shall be delivered capped.

*Address of Panta: Panta Distribuzione S.P.A., Messrs Giovanni CRISTOFANILLI & Luca MONICO, S.S. 235 Km 47+980, 26010 BAGNOLO CREMASCO (CR), ITALY
- Phone: +39/0373 235 141
- Fax: +39/0373 235 123
- E mail: cristofanilli.giovanni@panta.it; monico.luca@panta.it*

GENERAL SAFETY

19) Article 2.14 of the General Prescriptions.

RUNNING OF THE CHAMPIONSHIP

20) The Championship will comprise Free Practice, Qualifying Practice, Qualifying Heats and a final phase.

a) Free Practice: Article 18 A of the Specific Prescriptions.

b) Qualifying Practice: Article 18 B of the Specific Prescriptions.

c) Qualifying Heats: Article 18 C of the Specific Prescriptions.

d) Final phase: Article 18 D of the Specific Prescriptions.

e) Classifications: Article 19 Case B of the Specific Prescriptions.

STARTING GRIDS

21) Article 2.19 of the General Prescriptions

STARTING PROCEDURE

22) Article 2.20 of the General Prescriptions.

23) Type of starts: rolling starts for direct-drive karts, as defined in Article 2.20 of the General Prescriptions.

24) The Stewards may use any video or electronic system likely

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 entraîner la disqualification du Pilote concerné de la Compétition.

SUSPENSION D'UNE COURSE

25) Article 2.21 des Prescriptions Générales.

REPRISE D'UNE COURSE

26) Article 2.22 des Prescriptions Générales.

ARRIVÉE

27) Article 2.23 des Prescriptions Générales.

PARC FERMÉ

28) Article 2.13 des Prescriptions Générales.

INCIDENTS

29) Article 2.24 des Prescriptions Générales.

DROITS D'ENGAGEMENT ET FONDS DE PRIX

30) Chaque ASN ayant inscrit un ou plusieurs Pilotes devra verser à la CIK-FIA 263 Euros par Championnat pour alimenter le Fonds de Prix commun récompensant les Championnats.

31) 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 21 mars. Le droit d'inscription par Pilote pour le Championnat est de 2'080 Euros pour toute inscription envoyée avant le 14 mars minuit (heure suisse); pour les inscriptions soumises entre le 15 et le 21 mars, le droit d'inscription sera porté à 2'600 Euros (dont 130 Euros seront versés à chaque Organisateur).

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 disqualification of the Driver concerned from the Competition.

SUSPENDING A RACE

25) Article 2.21 of the General Prescriptions.

RESUMING A RACE

26) Article 2.22 of the General Prescriptions.

FINISH

27) Article 2.23 of the General Prescriptions.

PARC FERMÉ

28) Article 2.13 of the General Prescriptions.

INCIDENTS

29) Article 2.24 of the General Prescriptions.

ENTRY FEES AND PRIZE FUND

30) Each ASN having entered one or several Drivers must pay to the CIK-FIA 263 Euros per Championship to contribute to the common Prize Fund, which rewards the Championships.

31) 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 21 March. The entry fee per Driver for the Championship is 2,080 Euros for entry applications sent prior to 14 March at midnight (Swiss time); for applications submitted between 15 and 21 March, the entry fee will be increased to 2,600 Euros (130 Euros of which will be paid to each Organiser).

CHAMPIONNAT D'EUROPE CIK-FIA DE KZ

RÈGLEMENT SPORTIF

La CIK-FIA organise le Championnat d'Europe CIK-FIA de KZ («le Championnat») qui est la propriété de la CIK-FIA. Le Championnat couronnera le Pilote Champion d'Europe CIK-FIA de KZ. Toutes les parties concernées (FIA, CIK-FIA, ASN, Organisateurs, Promoteur, Concurrents et circuits) s'engagent à appliquer ainsi qu'à observer les règles régissant le Championnat.

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 au Championnat s'engagent en leur nom propre et celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions du Code Sportif International («le Code»), du Code de Conduite sur Circuits de Karting, le Règlement Technique de Karting («le Règlement Technique»), les Prescriptions Générales applicables aux Compétitions 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»), le Règlement Particulier de la Compétition et le présent Règlement Sportif.

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

LE CHAMPIONNAT: PRINCIPE ET DÉROULEMENT

4) Le Championnat se déroule en deux Compétitions.

5) Les Compétitions comptant pour le Championnat («les Compétitions») auront le statut de compétitions internationales libres.

6) Chaque Compétition comportera une phase finale, nommée «Finale» selon le nombre de participants à la Compétition. La distance de la Finale, à partir du signal de départ jusqu'au drapeau à damier, sera égale au nombre minimum de tours complets nécessaires pour dépasser respectivement les distances de 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.

CLASSEMENTS

7) Article 19 des Prescriptions Spécifiques

CANDIDATURES DES CONCURRENTS

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

CIK-FIA EUROPEAN KZ CHAMPIONSHIP

SPORTING REGULATIONS

The CIK-FIA organises the CIK-FIA European KZ Championship («the Championships») which is the property of the CIK-FIA. The Championship title will be awarded to the European KZ Champion Driver. All the parties concerned (FIA, CIK-FIA, ASNs, Organisers, Promoter, Entrants and circuits) undertake to apply and observe the rules governing the Championship.

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 Championship undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe all the provisions of the International Sporting Code («the Code»), the Code of Driving Conduct on Karting Circuits, the Karting Technical Regulations («the Technical Regulations»), the General Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting international Competitions and Championships, Cups and Trophies («the General Prescriptions»), the Specific Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting Championships, Cups and Trophies («the Specific Prescriptions»), the Supplementary Regulations of the Competition concerned and these Sporting Regulations.

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

THE CHAMPIONSHIP: PRINCIPLE AND RUNNING

4) The Championship is run over two Competitions.

5) The Competitions counting towards the Championship («the Competitions») will have the status of full international Competitions.

6) Each Competition will comprise a final phase named «Final» in accordance with the number of participants in the Competition. The distance of the 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 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.

CLASSIFICATIONS

7) Article 19 of the Specific Prescriptions.

ENTRANTS' APPLICATIONS

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

9a) Les candidatures de participation au Championnat devront être soumises à la CIK-FIA au plus tard le 4 avril 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.

Les candidats acceptés sont automatiquement admis à toutes les Compétitions du Championnat et seront les seuls Concurrents participant à ces Compétitions. Les candidats refusés seront avisés avant le 18 avril.

Il est possible après la publication de la liste officielle des engagés sur www.cikfia.com de changer une fois au cours du Championnat: - l'équipement (châssis et/ou moteurs). Ce changement doit être demandé par le Concurrent par e-mail à la CIK (voir le Règlement concernant les Changements de Matériel sur www.cikfia.com - «Entry Forms»); - et/ou le Concurrent. Ce changement doit être demandé par le Pilote au moyen du formulaire concerné.

9b) Il est possible de ne s'engager que pour une Compétition du Championnat. Cette forme d'engagement est appelée «Wild Card». Les Pilotes «Wild Card» ne marqueront pas de points pour le Championnat.

Les candidatures de participation à une Compétition du Championnat devront être soumises à la CIK-FIA au plus tard 4 semaines avant les Vérifications Sportives de la Compétition concernée 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.

Les candidats refusés seront avisés 2 semaines avant les Vérifications Sportives de la Compétition concernée.

Le nombre des engagés pour le Championnat ne sera pas limité.

10) Les candidatures devront comprendre:

a) une confirmation que le candidat, en son nom et celui de toute personne concernée par sa participation au Championnat 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 noms, coordonnées et détails du Pilote,

c) l'engagement du candidat à participer à toutes les Compétitions ;

11) Les formulaires d'engagement incomplets ou seulement envoyés par fax ou courriel ne seront pas pris en considération.

PILOTES ADMIS

12a) Les Pilotes s'engageant au Championnat doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré A, délivrée par leur ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 3.4.4 des Licences Internationales de Karting pour Pilotes & du Code de Conduite.

12b) Les Pilotes s'engageant au Championnat doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré B, délivrée par leur ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 3.4.3 des Licences Internationales de Karting pour Pilotes & du Code de

9a) Applications to participate in the Championship shall be submitted to the CIK-FIA by 4 April 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.

Successful applicants are automatically admitted to all the Championship Competitions and will be the only Entrants at these Competitions. Unsuccessful applications will be notified before 18 April.

After the publication of the official entry list on www.cikfia.com website, it is possible to change once during the Championship: - the Equipment (chassis and/or engines).

This change must be requested by the Entrant by email to the CIK (see Regulations regarding Changes of Equipment on www.cikfia.com - Entry Forms);

- and/or the Entrant. This change has to be requested by the Driver by means of the form concerned.

9b) It is possible to only enter one Championship Competition. This form of entry is called «Wild Card».

«Wild Card» Drivers will not score points for the Championship. Applications to participate in one Championship Competition shall be submitted to the CIK-FIA at the latest 4 weeks prior to the Sporting Checks of the Competition concerned 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. Unsuccessful applicants will be notified 2 weeks prior to the Sporting Checks of the Competition concerned.

The number of entries for the Championship will not be limited.

10) 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 Championship, to respect them,

b) the names, contact details and datas of the Driver,

c) an undertaking by the applicant to participate in every Competition;

11) Entry forms that are incomplete or that were sent by fax or email only shall not be taken into consideration.

ELIGIBLE DRIVERS

12a) Drivers entering the Championship must be holders of a Grade A International Karting Licence, issued by their ASN affiliated to the FIA, in compliance with Article 3.4.4 of the International Karting Licences for Drivers & Driving Conduct.

12b) Drivers entering the Championship must be holders of a Grade B International Karting Licence, issued by their ASN affiliated to the FIA, in compliance with Article 3.4.3 of the International Karting Licences for Drivers & Driving Conduct.

Conduite.

12c) Les Pilotes s'engageant au Championnat doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré C-Senior, délivrée par leur ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 3.4.2 des Licences Internationales de Karting pour Pilotes & du Code de Conduite.

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

13) Le Championnat est réservé aux karts de KZ1, tels que définis par le Règlement Technique.

14) Chaque Pilote aura le droit de présenter aux Vérifications Techniques le matériel suivant:

Nombre de châssis:	2, de même marque
Nombre de moteurs:	2, de même marque
Trains de pneus « slick »:	*, de la marque prescrite pour le Championnat

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

A partir des Essais Libres, 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 « slicks »:	* (nombre maximum de pneus)
Trains de pneus « pluie »:	2 trains de pneus « pluie » neufs pour les Essais Qualificatifs, les Manches Qualificatives et la phase finale.
Le nombre de pneus « pluie » réservés aux Essais Libres et aux Warm-Ups n'est pas limité.	

* NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS SLICKS

a) Pouvant être utilisés lors des Essais Libres et des Warm-Ups :
- 3 trains de pneus « slicks » neufs pour la première Compétition CIK de l'année dans laquelle un Pilote est engagé (et Pilotes Wild Card) dans la catégorie KZ

- 2 train de pneus « slicks » neufs + 1 train de pneus « slicks » précédemment attribués d'une Compétition CIK de l'année en cours dans la catégorie KZ

b) Pouvant être utilisés depuis les Essais Qualificatifs jusqu'à la Finale :

- 2 trains de pneus « slicks » neufs

c) Distribution:

Lors de chaque Compétition et conformément au programme, un bon doit être acheté auprès du Manufacturier de pneus / Distributeur. La distribution des pneus se fera dans le Parc d'Assistance et aura lieu par tirage au sort. Les codes-barres correspondant aux pneus attribués à chaque Pilote seront reproduits sur le Passeport Technique du Pilote concerné.

d) Dépôt:

Les pneus seront stockés sous la responsabilité du Concurrent/Pilote.

15) L'appareil de mesure MiniRAE Lite de la société «RAE Systems Inc. (USA)» sera utilisé en Essais Qualificatifs, Manches Qualifica-

12c) Drivers entering the Championship must be holders of a Grade C-Senior International Karting Licence, issued by their ASN affiliated to the FIA, in compliance with Article 3.4.2 of the International Karting Licences for Drivers & Driving Conduct.

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

13) The Championship is reserved for KZ1 karts, as defined by the Technical Regulations.

14) Each Driver will be entitled to submit to Scrutineering the following equipment:

Number of chassis:	2, of the same make
Number of engines:	2, of the same make
Sets of « slick » tyres:	*, of the prescribed make for the Championship

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

As from the Free 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:	* (maximum number of tyres)
Sets of « wet weather » tyres:	2 sets of new « wet weather » tyres for Qualifying Practice, Qualifying Heats and final phase.
The number of « wet weather » tyres reserved for Free Practice and Warm-Ups are not limited	

* MAXIMUM NUMBER OF SLICK TYRES

a) Reserved for use in Free Practice and Warm-ups:
- 3 sets of new « slick » tyres in the first CIK competition of the year in which a driver is entered (and Wild Card Drivers) in the KZ category

- 2 sets of new « slick » tyres + 1 set of previously allocated « slick » tyres of a CIK competition of the current year in the KZ category

b) Reserved for use from Qualifying Practice until the Final:
- 2 sets of new « slick » tyres

c) Distribution:

At the respective Competition and according to the timetable, a voucher must be acquired from the tyre Manufacturer/Distributor. Tyres will be distributed and allocated by random draw in the Servicing Park.

The bar codes corresponding to each Driver will be reproduced on the Technical Passport of the Driver concerned.

d) Stocking:

Tyres will be stocked under the responsibility of the Entrant/Driver.

15) The measuring device MiniRAE Lite of the company «RAE Systems Inc. (USA)» will be used in Qualifying Practice, Qualifying

tives et phase finale pour vérifier que les pneus sont en conformité avec le règlement.
La mesure COV des pneus ne devra pas dépasser 15 ppm (valeur limite maximale) en toutes circonstances.
Note : La pollution des pneus, par ex. par spray pour chaîne, doit être évitée car elle peut entraîner le dépassement de la valeur limite.

Si le contrôle permet d'établir qu'un ou plusieurs pneus ne sont pas en conformité avec le règlement, le Pilote concerné ne sera pas autorisé à accéder à la Pré-grille (et par conséquent ne participera pas à la partie correspondante de la compétition [Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, phase finale]). Les réclamations à l'encontre de cette procédure ne sont pas admises. Les réclamations et appels en la matière n'ont pas d'effet suspensif.

16) Fournisseur exclusif de pneus

LECONT est le fournisseur exclusif de pneus. Les pneus fournis seront les suivants:
LP CIK F/Z Prime 10X4.50-5 (avant) et LP CIK F/Z Prime 11X7.10-5 (arrière) pour les pneus slicks, LW 10X4.20-5 (avant) et LW 11X6.00-5 (arrière) pour les pneus «pluie».
Le prix proposé par Lecont est de 185 € par train de pneus «slicks» et de 185 € par train de pneus «pluie» (taxe incluse).

Coordonnées de LeCont : LeCont S.r.l., M. Paolo BOMBARA, Via Pineta 8, 38068 ROVERETO (TN), ITALIE
- Tél.: +39/0464 42 96 02
- Fax : +39/0464 42 90 56
- E mail : export@lecont.com

17) 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.

CARBURANT

18) Règlement de distribution

Le Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA a décidé de désigner PANTA, après une procédure d'appel d'offres, comme fournisseur exclusif du carburant (KART RON 102 type) devant être utilisé par chaque Pilote.
Le carburant de marque Panta sera fourni par Panta au prix de 4,196 € (TTC) le litre sur le lieu des Compétitions et sans commande préalable par les Concurrents.

Heats and final phase to check that the tyres are in conformity with the regulations.

The VOC measurement of the tyres may not exceed 15 ppm (maximum limiting value) under any circumstances.

Note: Pollution of the tyres, e.g. by chain spray, must be avoided since this can result in the limiting value being exceeded.

Should the check establish that one or more tyres are not in conformity with the regulations, the relevant Driver will not be allowed access to the Assembly Area: consequently no participation in the corresponding part of the competition (Qualifying Practice, Qualifying Heats, final phase). Protests against this procedure are not admitted. Protests and Appeals in this regard do not have a suspensive effect.

16) Exclusive tyre supplier

LECONT is the exclusive supplier of the tyres. The tyres supplied will be as follows:

LP CIK F/Z Prime 10X4.50-5 (front) and LP CIK F/Z Prime 11X7.10-5 (rear) for slick tyres, LW 10X4.20-5 (front) and LW 11X6.00-5 (rear) for «wet weather» tyres.

The price proposed by Lecont is €185 per set of «slick» tyres and €185 per set of «wet weather» tyres (incl. tax).

Address of LeCont: LeCont S.r.l., Mr Paolo BOMBARA, Via Pineta 8, 38068 ROVERETO (TN), ITALY
- Phone: +39/0464 42 96 02
- Fax: +39/0464 42 90 56
- E mail: export@lecont.com

17) 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 Competition 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.

FUEL

18) Distribution regulations

The FIA World Motor Sport Council has decided to designate PANTA, following a tender procedure, as the exclusive supplier of fuel (KART RON 102 type) to be used by each Driver.

The fuel of the Panta make will be supplied by Panta at the price of 4.196 € (all taxes included) per litre at the venue of the Competitions, without its being necessary for Competitors to order it previously.

Le camion du Fournisseur de carburant désigné arrivera sur le circuit la veille des premiers Essais libres (voir horaire). Ce programme est sujet à modifications. Toute modification doit être publiée.

Le Pilote achète des Bons de 25 litres au Fournisseur de carburant. Les Pilotes doivent impérativement remettre un Bon du Fournisseur de carburant pour obtenir la quantité de carburant sollicitée.

L'huile destinée au mélange du carburant 2-temps est celle publiée sur la liste des lubrifiants agréés par la CIK-FIA.

L'essence sera livrée dans des tonnelets de 30 litres, remplis de 25 litres, ceci permettant aux Concurrents de faire leur mélange. Les tonnelets seront livrés capsulés.

Coordonnées de Panta: Panta Distribuzione S.P.A., MM. Giovanni CRISTOFANILLI & Luca MONICO, S.S. 235 Km 47+980, 26010 BAGNOLO CREMASCO (CR), ITALIE
- Tél.: +39/0373 235 141
- Fax: +39/0373 235 123
- E mail: cristofanilli.giovanni@panta.it; monico.luca@panta.it

SÉCURITÉ GÉNÉRALE

19) Article 2.14 des Prescriptions Générales.

DÉROULEMENT DU CHAMPIONNAT

20) Les Compétitions se composeront d'Essais Libres, d'Essais Qualificatifs, de Manches Qualificatives et d'une phase finale.

a) Essais Libres: Article 18 A des Prescriptions Spécifiques.

b) Essais Qualificatifs: Article 18 B des Prescriptions Spécifiques.

c) Manches Qualificatives: Article 18 C des Prescriptions Spécifiques.

d) Phase finale: Article 18 D des Prescriptions Spécifiques.

e) Classements: Article 19 Cas B des Prescriptions Spécifiques.

GRILLES DE DÉPART

21) Article 2.19 des Prescriptions Générales.

PROCÉDURE DE DÉPART

22) Article 2.20 des Prescriptions Générales.

23) Type de départs: départs arrêtés pour karts à boîte de vitesses, tels que définis à l'Article 2.20 des Prescriptions Générales.

24) 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 entraîner la disqualification du Pilote concerné de la Compétition.

The appointed fuel Supplier's lorry will arrive at the circuit the day before the first Free Practice (see schedule). This programme is subject to modifications. Any modification shall be published.

The Driver buys 25-litre Vouchers from the fuel Supplier. Drivers shall hand over a Voucher from the fuel Supplier in order to obtain the desired fuel quantity.

The lubricant for the 2-stroke fuel mixture is that published in the list of lubricants approved by the CIK-FIA.

The fuel shall be supplied in 30-litre drums, filled with 25 litres; this enables Entrants to prepare their mixture. Drums shall be delivered capped.

Address of Panta: Panta Distribuzione S.P.A., Messrs Giovanni CRISTOFANILLI & Luca MONICO, S.S. 235 Km 47+980, 26010 BAGNOLO CREMASCO (CR), ITALY
- Phone: +39/0373 235 141
- Fax: +39/0373 235 123
- E mail: cristofanilli.giovanni@panta.it; monico.luca@panta.it

GENERAL SAFETY

19) Article 2.14 of the General Prescriptions.

RUNNING OF THE CHAMPIONSHIP

20) The Competitions will comprise Free Practice, Qualifying Practice, Qualifying Heats and a final phase.

a) Free Practice: Article 18 A of the Specific Prescriptions.

b) Qualifying Practice: Article 18 B of the Specific Prescriptions.

c) Qualifying Heats: Article 18 C of the Specific Prescriptions.

d) Final phase: Article 18 D of the Specific Prescriptions.

e) Classifications: Article 19 Case B of the Specific Prescriptions.

STARTING GRIDS

21) Article 2.19 of the General Prescriptions

STARTING PROCEDURE

22) Article 2.20 of the General Prescriptions.

23) Type of starts: standing starts for karts with gearboxes, as defined in Article 2.20 of the General Prescriptions.

24) 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 disqualification of the Driver concerned from the Competition.

SUSPENSION D'UNE COURSE

25) Article 2.21 des Prescriptions Générales.

REPRISE D'UNE COURSE

26) Article 2.22 des Prescriptions Générales.

ARRIVÉE

27) Article 2.23 des Prescriptions Générales.

PARC FERMÉ

28) Article 2.13 des Prescriptions Générales.

INCIDENTS

29) Article 2.24 des Prescriptions Générales.

DROITS D'ENGAGEMENT ET FONDS DE PRIX

30) Chaque ASN ayant inscrit un ou plusieurs Pilotes devra verser à la CIK-FIA 263 Euros par Championnat pour alimenter le Fonds de Prix commun récompensant les Championnats.

31) 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 4 avril. Le droit d'inscription par Pilote pour le Championnat est de 1'040 Euros pour toute inscription envoyée avant le 28 mars minuit (heure suisse); pour les inscriptions soumises entre le 29 mars et le 4 avril, le droit d'inscription sera porté à 1'560 Euros (dont 130 Euros seront versés à chaque Organisateur).

SUSPENDING A RACE

25) Article 2.21 of the General Prescriptions.

RESUMING A RACE

26) Article 2.22 of the General Prescriptions.

FINISH

27) Article 2.23 of the General Prescriptions.

PARC FERMÉ

28) Article 2.13 of the General Prescriptions.

INCIDENTS

29) Article 2.24 of the General Prescriptions.

ENTRY FEES AND PRIZE FUND

30) Each ASN having entered one or several Drivers must pay to the CIK-FIA 263 Euros per Championship to contribute to the common Prize Fund, which rewards the Championships.

31) 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 4 April. The entry fee per Driver for the Championship is 1,040 Euros for entry applications sent prior to 28 March at midnight (Swiss time); for applications submitted between 29 March and 4 April, the entry fee will be increased to 1,560 Euros (130 Euros of which will be paid to each Organiser).

CHAMPIONNAT D'EUROPE CIK-FIA DE KZ2

RÈGLEMENT SPORTIF

La CIK-FIA organise le Championnat d'Europe CIK-FIA de KZ2 («le Championnat») qui est la propriété de la CIK-FIA. Le Championnat couronnera le Pilote Champion d'Europe CIK-FIA de KZ2. Toutes les parties concernées (FIA, CIK-FIA, ASN, Organisateurs, Promoteur, Concurrents et circuits) s'engagent à appliquer ainsi qu'à observer les règles régissant le Championnat.

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 au Championnat s'engagent en leur nom propre et celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions du Code Sportif International («le Code»), du Code de Conduite sur Circuits de Karting, le Règlement Technique de Karting («le Règlement Technique»), les Prescriptions Générales applicables aux Compétitions 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»), le Règlement Particulier de la Compétition et le présent Règlement Sportif.

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

LE CHAMPIONNAT: PRINCIPE ET DÉROULEMENT

4) Le Championnat se déroule en deux Compétitions.

5) Les Compétitions comptant pour le Championnat («les Compétitions») auront le statut de compétitions internationales libres.

6) Chaque Compétition comportera une phase finale, nommée «Finale» selon le nombre de participants à la Compétition. La distance de la Finale, à partir du signal de départ jusqu'au drapeau à damier, sera égale au nombre minimum de tours complets nécessaires pour dépasser respectivement les distances de 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.

CLASSEMENTS

7) Article 19 des Prescriptions Spécifiques.

CANDIDATURES DES CONCURRENTS

8) Les candidats devront être titulaires de Licences Internationales de Concurrents en cours de validité et des autorisations (visas) néces-

CIK-FIA EUROPEAN KZ2 CHAMPIONSHIP

SPORTING REGULATIONS

The CIK-FIA organises the CIK-FIA European KZ2 Championship («the Championship») which is the property of the CIK-FIA. The Championship title will be awarded to the European KZ2 Champion Driver. All the parties concerned (FIA, CIK-FIA, ASNs, Organisers, Promoter, Entrants and circuits) undertake to apply and observe the rules governing the Championship.

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 Championship undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe all the provisions of the International Sporting Code («the Code»), the Code of Driving Conduct on Karting Circuits, the Karting Technical Regulations («the Technical Regulations»), the General Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting international Competitions and Championships, Cups and Trophies («the General Prescriptions»), the Specific Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting Championships, Cups and Trophies («the Specific Prescriptions»), the Supplementary Regulations of the Competition concerned and these Sporting Regulations.

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

THE CHAMPIONSHIP: PRINCIPLE AND RUNNING

4) The Championship is run over two Competitions.

5) The Competitions counting towards the Championship («the Competitions») will have the status of full international Competitions.

6) Each Competition will comprise a final phase named «Final» in accordance with the number of participants in the Competition. The distance of the 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 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.

CLASSIFICATIONS

7) Article 19 of the Specific Prescriptions.

ENTRANTS' APPLICATIONS

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

saïres délivrées par leur ASN affiliée à la FIA.

9a) Les candidatures de participation au Championnat devront être soumises à la CIK-FIA au plus tard le 4 avril 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.

Les candidats acceptés sont automatiquement admis à toutes les Compétitions du Championnat et seront les seuls Concurrents participant à ces Compétitions. Les candidats refusés seront avisés avant le 18 avril.

Il est possible après la publication de la liste officielle des engagés sur www.cikfia.com de changer une fois au cours du Championnat:
- l'équipement (châssis et/ou moteurs). Ce changement doit être demandé par le Concurrent par e-mail à la CIK (voir le Règlement concernant les Changements de Matériel sur www.cikfia.com - «Entry Forms»);
- et/ou le Concurrent. Ce changement doit être demandé par le Pilote au moyen du formulaire concerné.

9b) Il est possible de ne s'engager que pour une Compétition du Championnat. Cette forme d'engagement est appelée «Wild Card». Les Pilotes «Wild Card» ne marqueront pas de points pour le Championnat.

Les candidatures de participation à une Compétition du Championnat devront être soumises à la CIK-FIA au plus tard 4 semaines avant les Vérifications Sportives de la Compétition concernée 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.
Les candidats refusés seront avisés 2 semaines avant les Vérifications Sportives de la Compétition concernée.

Le nombre des engagés pour le Championnat ne sera pas limité.

10) Les candidatures devront comprendre:

a) une confirmation que le candidat, en son nom et celui de toute personne concernée par sa participation au Championnat 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 noms, coordonnées et détails du Pilote,

c) l'engagement du candidat à participer à toutes les Compétitions ;

11) Les formulaires d'engagement incomplets ou seulement envoyés par fax ou courriel ne seront pas pris en considération.

PILOTES ADMIS

12a) Les Pilotes s'engageant au Championnat doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré A, délivrée par leur ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 3.4.4 des Licences Internationales de Karting pour Pilotes & du Code de Conduite.

12b) Les Pilotes s'engageant au Championnat doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré B, délivrée par

to the FIA.

9a) Applications to participate in the Championship shall be submitted to the CIK-FIA by 4 April 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.

Successful applicants are automatically admitted to all the Championship Competitions and will be the only Entrants at these Competitions. Unsuccessful applications will be notified before 18 April.

After the publication of the official entry list on www.cikfia.com website, it is possible to change once during the Championship:
- the Equipment (chassis and/or engines).
This change must be requested by the Entrant by email to the CIK (see Regulations regarding Changes of Equipment on www.cikfia.com - Entry Forms);
- and/or the Entrant. This change has to be requested by the Driver by means of the form concerned.

9b) It is possible to only enter one Championship Competition. This form of entry is called «Wild Card».

«Wild Card» Drivers will not score points for the Championship. Applications to participate in one Championship Competition shall be submitted to the CIK-FIA at the latest 4 weeks prior to the Sporting Checks of the Competition concerned 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. Unsuccessful applicants will be notified 2 weeks prior to the Sporting Checks of the Competition concerned.

The number of entries for the Championship will not be limited.

10) 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 Championship, to respect them,

b) the names, contact details and datas of the Driver,

c) an undertaking by the applicant to participate in every Competition;

11) Entry forms that are incomplete or that were sent by fax or email only shall not be taken into consideration.

ELIGIBLE DRIVERS

12a) Drivers entering the Championship must be holders of a Grade A International Karting Licence, issued by their ASN affiliated to the FIA, in compliance with Article 3.4.4 of the International Karting Licences for Drivers & Driving Conduct.

12b) Drivers entering the Championship must be holders of a Grade B International Karting Licence, issued by their ASN affiliated to the

leur ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 3.4.3 des Licences Internationales de Karting pour Pilotes & du Code de Conduite.

12c) Les Pilotes s'engageant au Championnat doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré C-Senior, délivrée par leur ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 3.4.2 des Licences Internationales de Karting pour Pilotes & du Code de Conduite.

12d) Ne sont pas admis: le Champion du Championnat d'Europe CIK-FIA de KZ2 de l'année précédente et les Pilotes ayant participé au Championnat d'Europe CIK-FIA de KZ2 de l'année précédente.

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

13) Le Championnat est réservé aux karts de KZ2, tels que définis par le Règlement Technique.

14) Chaque Pilote aura le droit de présenter aux Vérifications Techniques le matériel suivant:

Nombre de châssis:	2, de même marque
Nombre de moteurs:	2, de même marque
Trains de pneus «slick»:	*, de la marque prescrite pour le Championnat

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

A partir des Essais Libres, 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 « slicks »:	* (nombre maximum de pneus)

Trains de pneus « pluie » : 2 trains de pneus « pluie » neufs pour les Essais Qualificatifs, les Manches Qualificatives et la phase finale.
Le nombre de pneus « pluie » réservés aux Essais Libres et aux Warm-Ups n'est pas limité.

* NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS SLICKS

a) Pouvant être utilisés lors des Essais Libres et des Warm-Ups :
- 3 trains de pneus « slicks » neufs pour la première Compétition CIK de l'année dans laquelle un Pilote est engagé (et Pilotes Wild Card) dans la catégorie KZ2

- 2 trains de pneus « slicks » neufs + 1 train de pneus « slicks » précédemment attribués d'une Compétition CIK de l'année en cours dans la catégorie KZ2

b) Pouvant être utilisés depuis les Essais Qualificatifs jusqu'à la Finale :

- 2 trains de pneus « slicks » neufs

c) Distribution:

Lors de chaque Compétition et conformément au programme, un bon doit être acheté auprès du Manufacturier de pneus / Distributeur. La distribution des pneus se fera dans le Parc d'Assistance et aura lieu par tirage au sort. Les codes-barres correspondant aux pneus attribués à chaque Pilote seront reproduits sur le Passeport

FIA, in compliance with Article 3.4.3 of the International Karting Licences for Drivers & Driving Conduct.

12c) Drivers entering the Championship must be holders of a Grade C-Senior International Karting Licence, issued by their ASN affiliated to the FIA, in compliance with Article 3.4.2 of the International Karting Licences for Drivers & Driving Conduct.

12d) Drivers not eligible: the Champion of the CIK-FIA European KZ2 Championship of the previous year and the Drivers who participated in the CIK-FIA European KZ2 Championship the previous year.

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

13) The Championship is reserved for KZ2 karts, as defined by the Technical Regulations.

14) Each Driver will be entitled to submit to Scrutineering the following equipment:

Number of chassis:	2, of the same make
Number of engines:	2, of the same make
Sets of «slick» tyres:	*, of the prescribed make for the Championship

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

As from the Free 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:	* (maximum number of tyres)

Sets of «wet weather» tyres: 2 sets of new «wet weather» tyres for Qualifying Practice, Qualifying Heats and final phase.
The number of «wet weather» tyres reserved for Free Practice and Warm-Ups are not limited

* MAXIMUM NUMBER OF SLICK TYRES

a) Reserved for use in Free Practice and Warm-ups:
- 3 sets of new «slick» tyres in the first CIK competition of the year in which a driver is entered in a CIK competition (and Wild Card Drivers) in the KZ2 category

- 2 sets of new «slick» tyres + 1 set of previously allocated «slick» tyres of a CIK competition of the current year in the KZ2 category

b) Reserved for use from Qualifying Practice until the Final:

- 2 sets of new «slick» tyres

c) Distribution:

At the respective Competition and according to the timetable, a voucher must be acquired from the tyre Manufacturer/Distributor. Tyres will be distributed and allocated by random draw in the Servicing Park.
The bar codes corresponding to each Driver will be reproduced on

Technique du Pilote concerné.

d) Dépôt:

Les pneus seront stockés sous la responsabilité du Concurrent/Pilote.

15) L'appareil de mesure MiniRAE Lite de la société «RAE Systems Inc. (USA)» sera utilisé en Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et phase finale pour vérifier que les pneus sont en conformité avec le règlement.

La mesure COV des pneus ne devra pas dépasser 15 ppm (valeur limite maximale) en toutes circonstances.

Note : La pollution des pneus, par ex. par spray pour chaîne, doit être évitée car elle peut entraîner le dépassement de la valeur limite.

Si le contrôle permet d'établir qu'un ou plusieurs pneus ne sont pas en conformité avec le règlement, le Pilote concerné ne sera pas autorisé à accéder à la Pré-grille (et par conséquent ne participera pas à la partie correspondante de la compétition (Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, phase finale). Les réclamations à l'encontre de cette procédure ne sont pas admises. Les réclamations et appels en la matière n'ont pas d'effet suspensif.

16) Fournisseur exclusif de pneus

LECONT est le fournisseur exclusif de pneus. Les pneus fournis seront les suivants:

LP CIK F/Z Prime 10X4.50-5 (avant) et LP CIK F/Z Prime 11X7.10-5 (arrière) pour les pneus slicks, LW 10X4.20-5 (avant) et LW 11X6.00-5 (arrière) pour les pneus «pluie».

Le prix proposé par Lecont est de 185 € par train de pneus «slicks» et de 185 € par train de pneus «pluie» (taxe incluse).

Coordonnées de LeCont : LeCont S.r.l., M. Paolo BOMBARA, Via Pineta 8, 38068 ROVERETO (TN), ITALIE

- Tél.: +39/0464 42 96 02

- Fax : +39/0464 42 90 56

- E mail : export@lecont.com

17) 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.

CARBURANT

18) Règlement de distribution

Le Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA a décidé de

the Technical Passport of the Driver concerned.

d) Stocking:

Tyres will be stocked under the responsibility of the Entrant/Driver.

15) The measuring device MiniRAE Lite of the company «RAE Systems Inc. (USA)» will be used in Qualifying Practice, Qualifying Heats and final phase to check that the tyres are in conformity with the regulations.

The VOC measurement of the tyres may not exceed 15 ppm (maximum limiting value) under any circumstances.

Note: Pollution of the tyres, e.g. by chain spray, must be avoided since this can result in the limiting value being exceeded.

Should the check establish that one or more tyres are not in conformity with the regulations, the relevant Driver will not be allowed access to the Assembly Area: consequently no participation in the corresponding part of the competition (Qualifying Practice, Qualifying Heats, final phase). Protests against this procedure are not admitted. Protests and Appeals in this regard do not have a suspensive effect.

16) Exclusive tyre supplier

LECONT is the exclusive supplier of the tyres. The tyres supplied will be as follows:

LP CIK F/Z Prime 10X4.50-5 (front) and LP CIK F/Z Prime 11X7.10-5 (rear) for slick tyres, LW 10X4.20-5 (front) and LW 11X6.00-5 (rear) for «wet weather» tyres.

The price proposed by Lecont is €185 per set of «slick» tyres and €185 per set of «wet weather» tyres (incl. tax).

Address of LeCont: LeCont S.r.l., Mr Paolo BOMBARA, Via Pineta 8, 38068 ROVERETO (TN), ITALY

- Phone: +39/0464 42 96 02

- Fax: +39/0464 42 90 56

- E mail: export@lecont.com

17) 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 Competition 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.

FUEL

18) Distribution regulations

The FIA World Motor Sport Council has decided to designate

désigner PANTA, après une procédure d'appel d'offres, comme fournisseur exclusif du carburant (KART RON 102 type) devant être utilisé par chaque Pilote.

Le carburant de marque Panta sera fourni par Panta au prix de 4,196 € (TTC) le litre sur le lieu des Compétitions et sans commande préalable par les Concurrents.

Le camion du Fournisseur de carburant désigné arrivera sur le circuit la veille des premiers Essais Libres (voir horaire). Ce programme est sujet à modifications. Toute modification doit être publiée.

Le Pilote achète des Bons de 25 litres au Fournisseur de carburant. Les Pilotes doivent impérativement remettre un Bon du Fournisseur de carburant pour obtenir la quantité de carburant sollicitée.

L'huile destinée au mélange du carburant 2-temps est celle publiée sur la liste des lubrifiants agréés par la CIK-FIA.

L'essence sera livrée dans des tonnelets de 30 litres, remplis de 25 litres, ceci permettant aux Concurrents de faire leur mélange. Les tonnelets seront livrés capsulés.

Coordonnées de Panta: Panta Distribuzione S.P.A., MM. Giovanni CRISTOFANILLI & Luca MONICO, S.S. 235 Km 47+980, 26010 BAGNOLO CREMASCO (CR), ITALIE
- Tél.: +39/0373 235 141
- Fax: +39/0373 235 123
- E mail: cristofanilli.giovanni@panta.it; monico.luca@panta.it

SÉCURITÉ GÉNÉRALE

19) Article 2.14 des Prescriptions Générales.

DÉROULEMENT DU CHAMPIONNAT

20) Les Compétitions se composeront d'Essais Libres, d'Essais Qualificatifs, de Manches Qualificatives et d'une phase finale.

a) Essais Libres: Article 18 A des Prescriptions Spécifiques.

b) Essais Qualificatifs: Article 18 B des Prescriptions Spécifiques.

c) Manches Qualificatives: Article 18 C des Prescriptions Spécifiques.

d) Phase finale: Article 18 D des Prescriptions Spécifiques.

e) Classements: Article 19 Cas B des Prescriptions Spécifiques.

GRILLES DE DÉPART

21) Article 2.19 des Prescriptions Générales.

PROCÉDURE DE DÉPART

22) Article 2.20 des Prescriptions Générales.

23) Type de départs: départs arrêtés pour karts à boîte de vitesses, tels que définis à l'Article 2.20 des Prescriptions Générales.

PANTA, following a tender procedure, as the exclusive supplier of fuel (KART RON 102 type) to be used by each Driver.

The fuel of the Panta make will be supplied by Panta at the price of 4.196 € (all taxes included) per litre at the venue of the Competitions, without its being necessary for Competitors to order it previously.

The appointed fuel Supplier's lorry will arrive at the circuit the day before the first Free Practice (see schedule). This programme is subject to modifications. Any modification shall be published.

The Driver buys 25-litre Vouchers from the fuel Supplier. Drivers shall hand over a Voucher from the fuel Supplier in order to obtain the desired fuel quantity.

The lubricant for the 2-stroke fuel mixture is that published in the list of lubricants approved by the CIK-FIA.

The fuel shall be supplied in 30-litre drums, filled with 25 litres; this enables Entrants to prepare their mixture. Drums shall be delivered capped.

*Address of Panta: Panta Distribuzione S.P.A., Messrs Giovanni CRISTOFANILLI & Luca MONICO, S.S. 235 Km 47+980, 26010 BAGNOLO CREMASCO (CR), ITALY
- Phone: +39/0373 235 141
- Fax: +39/0373 235 123
- E mail: cristofanilli.giovanni@panta.it; monico.luca@panta.it*

GENERAL SAFETY

19) Article 2.14 of the General Prescriptions.

RUNNING OF THE CHAMPIONSHIP

20) The Competitions will comprise Free Practice, Qualifying Practice, Qualifying Heats and a final phase.

a) Free Practice: Article 18 A of the Specific Prescriptions.

b) Qualifying Practice: Article 18 B of the Specific Prescriptions.

c) Qualifying Heats: Article 18 C of the Specific Prescriptions.

d) Final phase: Article 18 D of the Specific Prescriptions.

e) Classifications: Article 19 Case B of the Specific Prescriptions.

STARTING GRIDS

21) Article 2.19 of the General Prescriptions

STARTING PROCEDURE

22) Article 2.20 of the General Prescriptions.

23) Type of starts: standing starts for karts with gearboxes, as defined in Article 2.20 of the General Prescriptions.

24) 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 entraîner la disqualification du Pilote concerné de la Compétition.

SUSPENSION D'UNE COURSE

25) Article 2.21 des Prescriptions Générales.

REPRISE D'UNE COURSE

26) Article 2.22 des Prescriptions Générales.

ARRIVÉE

27) Article 2.23 des Prescriptions Générales.

PARC FERMÉ

28) Article 2.13 des Prescriptions Générales.

INCIDENTS

29) Article 2.24 des Prescriptions Générales.

DROITS D'ENGAGEMENT ET FONDS DE PRIX

30) Chaque ASN ayant inscrit un ou plusieurs Pilotes devra verser à la CIK-FIA 263 Euros par Championnat pour alimenter le Fonds de Prix commun récompensant les Championnats.

31) 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 4 avril. Le droit d'inscription par Pilote pour le Championnat est de 1'040 Euros pour toute inscription envoyée avant le 28 mars minuit (heure suisse); pour les inscriptions soumises entre le 29 mars et le 4 avril, le droit d'inscription sera porté à 1'560 Euros (dont 130 Euros seront versés à chaque Organisateur).

24) 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 disqualification of the Driver concerned from the Competition.

SUSPENDING A RACE

25) Article 2.21 of the General Prescriptions.

RESUMING A RACE

26) Article 2.22 of the General Prescriptions.

FINISH

27) Article 2.23 of the General Prescriptions.

PARC FERMÉ

28) Article 2.13 of the General Prescriptions.

INCIDENTS

29) Article 2.24 of the General Prescriptions.

ENTRY FEES AND PRIZE FUND

30) Each ASN having entered one or several Drivers must pay to the CIK-FIA 263 Euros per Championship to contribute to the common Prize Fund, which rewards the Championships.

31) 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 4 April. The entry fee per Driver for the Championship is 1,040 Euros for entry applications sent prior to 28 March at midnight (Swiss time); for applications submitted between 29 March and 4 April, the entry fee will be increased to 1,560 Euros (130 Euros of which will be paid to each Organiser).

CHAMPIONNAT D'EUROPE JUNIOR CIK-FIA

RÈGLEMENT SPORTIF

La CIK-FIA organise le Championnat d'Europe Junior CIK-FIA («le Championnat») qui est la propriété de la CIK-FIA. Le Championnat couronnera le Pilote Champion Junior d'Europe. Toutes les parties concernées (FIA, CIK-FIA, ASN, Organisateurs, Promoteur, Concurrents et circuits) s'engagent à appliquer ainsi qu'à observer les règles régissant le Championnat.

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 au Championnat s'engagent en leur nom propre et celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions du Code Sportif International («le Code»), du Code de Conduite sur Circuits de Karting, le Règlement Technique («le Règlement Technique»), les Prescriptions Générales applicables aux Compétitions 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»), le Règlement Particulier de la Compétition et le présent Règlement Sportif.

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

LE CHAMPIONNAT : PRINCIPE ET DÉROULEMENT

4) Le Championnat se déroule en quatre Compétitions.

5) Les Compétitions comptant pour le Championnat («les Compétitions») auront le statut de compétitions internationales libres.

6) Chaque Compétition comportera une phase finale, nommée «Finale» selon le nombre de participants à la Compétition. La distance de la Finale, à partir du signal de départ jusqu'au drapeau à damier, sera égale au nombre minimum de tours complets nécessaires pour dépasser respectivement les distances de 25 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.

CLASSEMENTS

7) Article 19 des Prescriptions Spécifiques.

CANDIDATURES DES CONCURRENTS

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

CIK-FIA EUROPEAN JUNIOR CHAMPIONSHIP

SPORTING REGULATIONS

The CIK-FIA organises the CIK-FIA European Junior Championship («the Championship») which is the property of the CIK-FIA. The Championship title will be awarded to the European Junior Champion Driver. All the parties concerned (FIA, CIK-FIA, ASNs, Organisers, Promoter, Entrants and circuits) undertake to apply and respect the rules governing the Championship.

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 Championship undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe all the provisions of the International Sporting Code («the Code»), the Code of Driving Conduct on Karting Circuits, the Karting Technical Regulations («the Technical Regulations»), the General Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting international Competitions and Championships, Cups and Trophies («the General Prescriptions»), the Specific Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting Championships, Cups and Trophies («the Specific Prescriptions»), the Supplementary Regulations of the Competition concerned and these Sporting Regulations.

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

THE CHAMPIONSHIP: PRINCIPLE AND RUNNING

4) The Championship is run over four Competitions.

5) The Competitions counting towards the Championship («the Competitions») will have the status of full international Competitions.

6) Each Competition will comprise a final phase named «Final» in accordance with the number of participants in the Competition. The distance of the 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 25 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.

CLASSIFICATIONS

7) Article 19 of the Specific Prescriptions

ENTRANTS' APPLICATIONS

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

9a) Les candidatures de participation au Championnat devront être soumises à la CIK-FIA au plus tard le 21 mars 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.

Les candidats acceptés sont automatiquement admis à toutes les Compétitions du Championnat et seront les seuls Concurrents participant à ces Compétitions. Les candidats refusés seront avisés avant le 4 avril.

Il est possible après la publication de la liste officielle des engagés sur www.cikfia.com de changer une fois au cours du Championnat :
- l'équipement (châssis et/ou moteurs). Ce changement doit être demandé par le Concurrent par e-mail à la CIK (voir le Règlement concernant les Changements de Matériel sur www.cikfia.com – «Entry Forms»);
- et/ou le Concurrent. Ce changement doit être demandé par le Pilote au moyen du formulaire concerné.

9b) Il est possible de ne s'engager que pour une Compétition du Championnat. Cette forme d'engagement est appelée «Wild Card». Les Pilotes «Wild Card» ne marqueront pas de points pour le Championnat.

Les candidatures de participation à une Compétition du Championnat devront être soumises à la CIK-FIA au plus tard 4 semaines avant les Vérifications Sportives de la Compétition concernée 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.

Les candidats refusés seront avisés 2 semaines avant les Vérifications Sportives de la Compétition concernée.

Le nombre des engagés pour le Championnat ne sera pas limité.

10) Les candidatures devront comprendre:

a) une confirmation que le candidat, en son nom et celui de toute personne concernée par sa participation au Championnat 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 noms, coordonnées et détails du Pilote,

c) l'engagement du candidat à participer à toutes les Compétitions.

11) Les formulaires d'engagement incomplets ou seulement envoyés par fax ou courriel ne seront pas pris en considération.

PILOTES ADMIS

12) Les Pilotes s'engageant au Championnat doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré C-Junior, délivrée par une ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 3.4.2 des Licences Internationales de Karting pour Pilotes & du Code de Conduite.

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

13) Le Championnat est réservé aux karts OK-Junior, tels que définis par le Règlement Technique.

9a) Applications to participate in the Championship shall be submitted to the CIK-FIA by 21 March 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.

Successful applicants are automatically admitted to all the Championship Competitions and will be the only Entrants at these Competitions. Unsuccessful applications will be notified before 4 April.

After the publication of the official entry list on www.cikfia.com website, it is possible to change once during the Championship:
- the Equipment (chassis and/or engines).
This change must be requested by the Entrant by email to the CIK (see Regulations regarding Changes of Equipment on www.cikfia.com - Entry Forms);
- and/or the Entrant. This change has to be requested by the Driver by means of the form concerned.

9b) It is possible to only enter one Championship Competition. This form of entry is called «Wild Card». «Wild Card» Drivers will not score points for the Championship.

Applications to participate in one Championship Competition shall be submitted to the CIK-FIA at the latest 4 weeks prior to the Sporting Checks of the Competition concerned 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.

Unsuccessful applicants will be notified 2 weeks prior to the Sporting Checks of the Competition concerned.

The number of entries for the Championship will not be limited.

10) 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 Championship, to respect them,

b) the names, contact details and data of the Driver,

c) an undertaking by the applicant to participate in every Competition.

11) Entry forms that are incomplete or that were sent by fax or email only shall not be taken into consideration.

ELIGIBLE DRIVERS

12) Drivers entering the Championship must be holders of a Grade C-Junior International Karting Licence, issued by an ASN affiliated to the FIA, in compliance with Article 3.4.2 of the International Karting Licences for Drivers & Driving Conduct.

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

13) The Championship is reserved for OK-Junior karts, as defined in the Technical Regulations.

14) Chaque Pilote aura le droit de présenter aux Vérifications Techniques le matériel suivant:

Nombre de châssis: 2, de même marque
Nombre de moteurs: 2, de même marque
Trains de pneus «slick»: *, de la marque prescrite pour le Championnat

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

A partir des Essais Libres, 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 « slicks »: * (nombre maximum de pneus)

Trains de pneus « pluie » : 2 trains de pneus « pluie » neufs pour les Essais Qualificatifs, les Manches Qualificatives et la phase finale. Le nombre de pneus « pluie » réservés aux Essais Libres et aux Warm-Ups n'est pas limité.

*** NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS SLICKS**

a) Pouvant être utilisés lors des Essais Libres et des Warm-Ups :
- 2 trains de pneus « slicks » neufs (pour la première Compétition CIK de l'année dans laquelle un Pilote est engagé (et Pilotes Wild Card) dans la catégorie OK-Junior

- 1 train de pneus « slicks » neufs + 1 train de pneus « slicks » précédemment attribués d'une Compétition CIK de l'année en cours dans la catégorie OK-Junior

b) Pouvant être utilisés depuis les Essais Qualificatifs jusqu'à la Finale :

- 2 trains de pneus « slicks » neufs

c) Distribution:

Lors de chaque Compétition et conformément au programme, un bon doit être acheté auprès du Manufacturier de pneus / Distributeur. La distribution des pneus se fera dans le Parc d'Assistance et aura lieu par tirage au sort. Les codes-barres correspondant aux pneus attribués à chaque Pilote seront reproduits sur le Passeport Technique du Pilote concerné.

d) Dépôt:

Les pneus seront stockés sous la responsabilité du Concurrent/Pilote.

15) L'appareil de mesure MiniRAE Lite de la société «RAE Systems Inc. (USA)» sera utilisé en Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et phase finale pour vérifier que les pneus sont en conformité avec le règlement.

La mesure COV des pneus ne devra pas dépasser 15 ppm (valeur limite maximale) en toutes circonstances.

Note: La pollution des pneus, par ex. par spray pour chaîne, doit être évitée car elle peut entraîner le dépassement de la valeur limite.

Si le contrôle permet d'établir qu'un ou plusieurs pneus ne sont pas en conformité avec le règlement, le Pilote concerné ne sera pas autorisé à accéder à la Pré-grille (et par conséquent ne participera pas à la partie correspondante de la compétition (Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, phase finale). Les réclamations à l'encontre

14) Each Driver will be entitled to submit to Scrutineering the following equipment:

Number of chassis: 2, of the same make
Number of engines: 2, of the same make
Sets of «slick» tyres: *, of the prescribed make for the Championship

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

As from the Free 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: * (maximum number of tyres)

Sets of «wet weather» tyres: 2 sets of new «wet weather» tyres for Qualifying Practice, Qualifying Heats and final phase.

The number of «wet weather» tyres reserved for Free Practice and Warm-Ups is not limited.

*** MAXIMUM NUMBER OF SLICK TYRES**

a) Reserved for use in Free Practice and Warm-ups:

- 2 sets of new «slick» tyres (in the first competition of the year in which a driver is entered in a CIK competition (and Wild Card Drivers) in the OK-Junior category

- 1 set of new «slick» tyres + 1 set of previously allocated «slick» tyres of a CIK competition of the current year in the OK-Junior category

b) Reserved for use from Qualifying Practice until the Final:

- 2 sets of new «slick» tyres

c) Distribution:

At the respective Competition and according to the timetable, a voucher must be acquired from the tyre Manufacturer/Distributor. Tyres will be distributed and allocated by random draw in the Servicing Park. The bar codes corresponding to each Driver will be reproduced on the Technical Passport of the Driver concerned.

d) Stocking:

Tyres will be stocked under the responsibility of the Entrant/Driver.

15) The measuring device MiniRAE Lite of the company «RAE Systems Inc. (USA)» will be used in Qualifying Practice, Qualifying Heats and final phase to check that the tyres are in conformity with the regulations.

The VOC measurement of the tyres may not exceed 15 ppm (maximum limiting value) under any circumstances.

Note: Pollution of the tyres, e.g. by chain spray, must be avoided since this can result in the limiting value being exceeded.

Should the check establish that one or more tyres are not in conformity with the regulations, the relevant Driver will not be allowed access to the Assembly Area: consequently no participation in the corresponding part of the competition (Qualifying Practice, Qualifying Heats, final phase). Protests against this procedure are

de cette procédure ne sont pas admises. Les réclamations et appels en la matière n'ont pas d'effet suspensif.

16) Fournisseur exclusif de pneus

VEGA est le fournisseur exclusif de pneus. Les pneus fournis seront les suivants:
XH2 CIK F/Z Option 10X4.60-5 (avant) et XH2 CIK F/Z Option 11X7.10-5 (arrière) pour les pneus slicks, W5 10X4.20-5 (avant) et W5 11X6.00-5 (arrière) pour les pneus «pluie».
Le prix proposé par Vega est de 185 € par train de pneus «slicks» et de 185 € par train de pneus «pluie» (taxe incluse).

Adresse de Vega: Vega Srl, M. Paolo MANTESE,
Via Archimede 10, 21047 SARONNO (VA), ITALIE
- Téléphone : +39/02965 159 024
- Fax : +39/02964 511 92
- E-mail : vegadeal@vegatyres.com

17) 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.

CARBURANT

18) Règlement de distribution

Le Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA a décidé de désigner PANTA, après une procédure d'appel d'offres, comme fournisseur exclusif du carburant (KART RON 102 type) devant être utilisé par chaque Pilote.

Le carburant de marque Panta sera fourni par Panta au prix de 4,196 € (TTC) le litre sur le lieu des Compétitions et sans commande préalable par les Concurrents.

Le camion du Fournisseur de carburant désigné arrivera sur le circuit la veille des premiers Essais libres (voir horaire). Ce programme est sujet à modifications. Toute modification doit être publiée.

Le Pilote achète des Bons de 25 litres au Fournisseur de carburant. Les Pilotes doivent impérativement remettre un Bon du Fournisseur de carburant pour obtenir la quantité de carburant sollicitée.
L'huile destinée au mélange du carburant 2-temps est celle publiée sur la liste des lubrifiants agréés par la CIK-FIA.
L'essence sera livrée dans des tonnelets de 30 litres, remplis de 25

not admitted. Protests and Appeals in this regard do not have a suspensive effect.

16) Exclusive tyre supplier

VEGA is the exclusive supplier of the tyres. The tyres supplied will be as follows:
XH2 CIK F/Z Option 10X4.60-5 (front) and XH2 CIK F/Z Option 11X7.10-5 (rear) for slick tyres, W5 10X4.20-5 (front) and W5 11X6.00-5 (rear) for «wet weather» tyres.
The price proposed by Vega is €185 per set of «slick» tyres and €185 per set of «wet weather» tyres (incl. tax).

Address of Vega: Vega Srl, Mr Paolo MANTESE,
Via Archimede 10, 21047 SARONNO (VA), ITALY
- Phone: +39/02965 159 024
- Fax: +39/02964 511 92
- E-mail: vegadeal@vegatyres.com

17) 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 Competition 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.

FUEL

18) Distribution regulations

The FIA World Motor Sport Council has decided to designate PANTA, following a tender procedure, as the exclusive supplier of fuel (KART RON 102 type) to be used by each Driver.

The fuel of the Panta make will be supplied by Panta at the price of 4.196 € (all taxes included) per litre at the venue of the Competitions, without its being necessary for Competitors to order it previously.

The appointed fuel Supplier's lorry will arrive at the circuit the day before the first Free Practice (see schedule). This programme is subject to modifications. Any modification shall be published.

The Driver buys 25-litre Vouchers from the fuel Supplier. Drivers shall hand over a Voucher from the fuel Supplier in order to obtain the desired fuel quantity.
The lubricant for the 2-stroke fuel mixture is that published in the list of lubricants approved by the CIK-FIA.
The fuel shall be supplied in 30-litre drums, filled with 25 litres; this

litres, ceci permettant aux Concurrents de faire leur mélange. Les tonnelets seront livrés capsulés.

Coordonnées de Panta: Panta Distribuzione S.P.A., MM. Giovanni CRISTOFANILLI & Luca MONICO, S.S. 235 Km 47+980, 26010 BAGNOLO CREMASCO (CR), ITALIE
- Tél.: +39/0373 235 141
- Fax: +39/0373 235 123
- E mail: cristofanilli.giovanni@panta.it; monico.luca@panta.it

SÉCURITÉ GÉNÉRALE

19) Article 2.14 des Prescriptions Générales.

DÉROULEMENT DU CHAMPIONNAT

20) Les Compétitions se composeront d'Essais Libres, d'Essais Qualificatifs, de Manches Qualificatives et d'une phase finale.

a) Essais Libres: Article 18 A des Prescriptions Spécifiques.

b) Essais Qualificatifs: Article 18 B des Prescriptions Spécifiques.

c) Manches Qualificatives: Article 18 C des Prescriptions Spécifiques.

d) Phase finale: Article 18 D des Prescriptions Spécifiques.

e) Classements: Article 19 Cas B des Prescriptions Spécifiques.

GRILLES DE DÉPART

21) Article 2.19 des Prescriptions Générales.

PROCÉDURE DE DÉPART

22) Article 2.20 des Prescriptions Générales.

23) Type de départs: départs lancés pour karts à prise directe, tels que définis à l'Article 2.20 des Prescriptions Générales.

24) 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 entraîner la disqualification du Pilote concerné de la Compétition.

SUSPENSION D'UNE COURSE

25) Article 2.21 des Prescriptions Générales.

REPRISE D'UNE COURSE

26) Article 2.22 des Prescriptions Générales.

ARRIVÉE

27) Article 2.23 des Prescriptions Générales.

enables Entrants to prepare their mixture. Drums shall be delivered capped.

*Address of Panta: Panta Distribuzione S.P.A., Messrs Giovanni CRISTOFANILLI & Luca MONICO, S.S. 235 Km 47+980, 26010 BAGNOLO CREMASCO (CR), ITALY
- Phone: +39/0373 235 141
- Fax: +39/0373 235 123
- E mail: cristofanilli.giovanni@panta.it; monico.luca@panta.it*

GENERAL SAFETY

19) Article 2.14 of the General Prescriptions.

RUNNING OF THE CHAMPIONSHIP

20) The Competitions will comprise Free Practice, Qualifying Practice, Qualifying Heats and a final phase.

a) Free Practice: Article 18 A of the Specific Prescriptions.

b) Qualifying Practice: Article 18 B of the Specific Prescriptions.

c) Qualifying Heats: Article 18 C of the Specific Prescriptions.

d) Final phase: Article 18 D of the Specific Prescriptions.

e) Classifications: Article 19 Case B of the Specific Prescriptions.

STARTING GRIDS

21) Article 2.19 of the General Prescriptions

STARTING PROCEDURE

22) Article 2.20 of the General Prescriptions.

23) Type of starts: rolling starts for direct-drive karts, as defined in Article 2.20 of the General Prescriptions.

24) 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 disqualification of the Driver concerned from the Competition.

SUSPENDING A RACE

25) Article 2.21 of the General Prescriptions.

RESUMING A RACE

26) Article 2.22 of the General Prescriptions.

FINISH

27) Article 2.23 of the General Prescriptions.

PARC FERMÉ

28) Article 2.13 des Prescriptions Générales.

INCIDENTS

29) Article 2.24 des Prescriptions Générales.

DROITS D'ENGAGEMENT ET FONDS DE PRIX

30) Chaque ASN ayant inscrit un ou plusieurs Pilotes devra verser à la CIK-FIA 263 Euros par Championnat pour alimenter le Fonds de Prix commun récompensant les Championnats.

31) 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 21 mars. Le droit d'inscription par Pilote pour le Championnat est de 2'080 Euros pour toute inscription envoyée avant le 14 mars minuit (heure suisse); pour les inscriptions soumises entre le 15 et le 21 mars, le droit d'inscription sera porté à 2'600 Euros (dont 130 Euros seront versés à chaque Organisateur).

PARC FERMÉ

28) Article 2.13 of the General Prescriptions.

INCIDENTS

29) Article 2.24 of the General Prescriptions.

ENTRY FEES AND PRIZE FUND

30) Each ASN having entered one or several Drivers must pay to the CIK-FIA 263 Euros per Championship to contribute to the common Prize Fund, which rewards the Championships.

31) 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 21 March. The entry fee per Driver for the Championship is 2,080 Euros for entry applications sent prior to 14 March at midnight (Swiss time); for applications submitted between 15 and 21 March, the entry fee will be increased to 2,600 Euros (130 Euros of which will be paid to each Organiser).

TROPHÉE ACADEMIE DE KARTING DE LA CIK-FIA

RÈGLEMENT SPORTIF

La CIK-FIA organise le Trophée Académie de Karting de la CIK-FIA («le Trophée») qui est la propriété de la CIK-FIA. Le Trophée couronnera le Pilote Vainqueur du Trophée Académie de Karting de la CIK-FIA. Toutes les parties concernées (FIA, CIK-FIA, ASN, Organisateurs, Promoteur, Concurrents et circuits) s'engagent à appliquer ainsi qu'à observer les règles régissant le Trophée.

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 au Championnat s'engagent en leur nom propre et celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions du Code Sportif International («le Code»), du Code de Conduite sur Circuits de Karting, le Règlement Technique de Karting («le Règlement Technique»), les Prescriptions Générales applicables aux Compétitions 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»), le Règlement Particulier de la Compétition et le présent Règlement Sportif.

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

LE TROPHÉE: PRINCIPE ET DÉROULEMENT

4) Le Trophée se déroule sur trois Compétitions.

5) Les Compétitions comptant pour le Trophée («les Compétitions») auront le statut de compétitions internationales réservées.

6) Chaque Compétition comportera une phase finale, nommée «Finale» selon le nombre de participants à la Compétition. La distance de la Finale, à partir du signal de départ jusqu'au drapeau à damier, sera égale au nombre minimum de tours complets nécessaires pour dépasser respectivement les distances de 25 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.

CLASSEMENTS

7) Article 19 des Prescriptions Spécifiques.

CANDIDATURES DES CONCURRENTS

8) Les candidats devront être titulaires de Licences Internationales de Concurrents en cours de validité et des autorisations (visas)

CIK-FIA KARTING ACADEMY TROPHY

SPORTING REGULATIONS

The CIK-FIA organises the CIK-FIA Karting Academy Trophy («the Trophy») which is the property of the CIK-FIA. The Trophy title will be awarded to the Driver Winner of the CIK-FIA Karting Academy Trophy. All the parties concerned (FIA, CIK-FIA, ASNs, Organisers, Promoter, Entrants and circuits) undertake to apply and observe the rules governing the Trophy.

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 Championship undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe all the provisions of the International Sporting Code («the Code»), the Code of Driving Conduct on Karting Circuits, the Karting Technical Regulations («the Technical Regulations»), the General Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting international Competitions and Championships, Cups and Trophies («the General Prescriptions»), the Specific Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting Championships, Cups and Trophies («the Specific Prescriptions»), the Supplementary Regulations of the Competition concerned and these Sporting Regulations.

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

THE TROPHY: PRINCIPLE AND RUNNING

4) The Trophy is run over three Competitions.

5) The Competitions counting towards the Trophy («the Competitions») will have the status of restricted international Competitions.

6) Each Competition will comprise a final phase named «Final» in accordance with the number of participants in the Competition. The distance of the 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 25 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.

CLASSIFICATIONS

7) Article 19 of the Specific Prescriptions.

ENTRANTS' APPLICATIONS

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

nécessaires délivrées par leur ASN affiliée à la FIA.

9) Le Concurrent sera obligatoirement le père, la mère ou le tuteur légal du Pilote.

10) Les candidatures de participation au Trophée devront être soumises à la CIK-FIA au plus tard le 26 février au moyen du formulaire d'engagement disponible auprès des ASN et doivent être accompagnées des copies des licences et des droits d'engagement à l'ordre de la FIA. Les candidats acceptés sont automatiquement admis à toutes les Compétitions des Trophées et seront les seuls Concurrents participant à ces Compétitions. Les candidats refusés seront avisés au plus tard le 12 mars.

Aucun changement de Concurrent ne sera autorisé après l'officialisation de la liste des engagés.

11) 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.

12) Les candidatures devront comprendre:

a) une confirmation que le candidat, en son nom et celui de toute personne concernée par sa participation à la Compétition, 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 noms, coordonnées et détails du Pilote, ainsi qu'une photo passeport et la copie de sa licence;

c) l'engagement du candidat à participer à toutes les Compétitions;

d) une caution de 600 euros garantissant la participation du candidat à toutes les Compétitions des Trophées et la restitution du matériel utilisé, en bon état, au fournisseur unique de karts;

13) Le nombre des engagés au Trophée sera limité à 51.

PILOTES ADMIS

14) Les Pilotes âgés de 12 ans minimum (ou atteignant leurs 12 ans dans le courant de l'année) à 14 ans maximum (n'atteignant pas leurs 15 ans avant le 31 décembre de l'année).

Un Pilote classé parmi les 15 premiers d'un précédent Championnat CIK-FIA de la catégorie Junior ne sera pas admis.

15) Les Pilotes devront être sélectionnés par leurs ASN respectives, à raison d'un Pilote par ASN.

L'acceptation des 51 candidatures sera établie par ordre de priorité sur la base des critères suivants:

a) les ASN ayant inscrit le plus de Compétitions aux calendriers sportif international et/ou de zone au cours de la saison précédente;

b) les ASN non organisatrices de Compétitions internationales ou de

to the FIA.

9) The Entrant must be the father, the mother or the legal guardian of the Driver.

10) Applications to participate in the Trophy shall be submitted to the CIK-FIA by 26 February by means of the entry form available from the ASNs and must be accompanied by the copies of the licences and by entry fees to the order of the FIA. Successful applicants are automatically admitted to all the Trophy Competitions and will be the only Entrants at these Competitions. Unsuccessful applicants will be notified on 12 March at the latest.

No change of Entrant shall be allowed after the entry list has been made official.

11) 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 for entries.

12) Applications shall include:

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

b) the names, contact details, data and a passport photo of the Driver, as well as a copy of his licence;

c) an undertaking by the applicant to participate in every Competition;

d) a deposit of 600 euros guaranteeing that the candidate participates in all the Trophy Competitions and returns the equipment used, in good condition, to the single-supplier of karts;

13) The number of entries in the Trophy will be limited to 51.

ELIGIBLE DRIVERS

14) Drivers who are at least 12 years old (or who reach their 12th birthday during the year) and 14 years old as a maximum (not reaching their 15th birthday before 31 December of the year concerned).

A Driver who has been classified among the top 15 in a previous CIK-FIA Championship of the Junior category will not be accepted.

15) Drivers shall be selected by their respective ASNs - one Driver per ASN.

The acceptance of the 51 candidatures will be established by priority order on the basis of the following criteria:

a) ASNs having entered the most Competitions on the international sporting calendar and/or zone calendar during the previous season;

b) ASNs which do not organise international or zone Competitions

zone ayant été les plus représentées par leurs licenciés Pilotes dans les Championnats de la CIK-FIA de la saison précédente ;

c) autres ASN ne remplissant ni le critère «a», ni le critère «b» ci-dessus mais ayant fait connaître à la CIK-FIA leur intention de sélectionner un Pilote pour le Trophée;

d) dans le cas où le nombre total des ASN sélectionnant un Pilote serait inférieur à 51, les ASN répondant au critère «a» ci-dessus seraient invitées à sélectionner un deuxième Pilote.

Le mode de sélection des Pilotes par les ASN relève de la seule compétence de ces dernières. Les ASN sont tenues de communiquer le nom de leur Pilote sélectionné à la CIK-FIA avant le 26 février.

16) Les Pilotes titulaires d'une Licence CIK-FIA Internationale de Karting de Degré C-Junior (délivrée par leur ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 3.4.2 des Licences Internationales de Karting pour Pilotes & du Code de Conduite.

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

17) Chaque Compétition est réservée aux karts de OK-Junior, tels que définis par le Règlement Technique, avec les spécificités suivantes pour le moteur :

- carburateur sans connexions électroniques, à cuve, devant rester strictement d'origine, fourni plombé et pré-réglé par le fournisseur unique de moteurs.

Un fournisseur unique de karts, choisi après une procédure d'appel d'offres, a été désigné pour fournir tous les karts du Trophée, sur le principe d'une location «clefs en mains» pour toute la durée du Trophée.

L'ensemble du kart comprenant tous les éléments livrés par le Fournisseur unique ne peut subir aucune modification (à l'exception du troisième roulement d'arbre arrière, qui peut être libéré ou totalement démonté) et doit être utilisé tel que fourni. Les éléments du châssis peuvent être ajustés en utilisant uniquement les réglages mécaniques de base. Le rapport de transmission (couronne arrière) doit être celui indiqué par le Fournisseur des karts, avec une tolérance de + ou -1 dent.

Un fournisseur unique a été désigné suite à une procédure d'appel d'offres pour la fourniture des combinaisons des pilotes participant au Trophée Académie de Karting de la CIK-FIA ainsi que pour la fourniture des vêtements de leurs mécaniciens.

Lors de chaque Compétition, les Pilotes sont tenus de porter la combinaison officielle du Trophée Académie de Karting de la CIK-FIA durant les Essais libres, les Warm-ups, les Essais qualificatifs, les Manches de qualification et la Finale.

Lors de chaque compétition, les mécaniciens concernés sont tenus de porter dans le paddock, du vendredi au dimanche, le polo officiel du Trophée Académie de Karting de la CIK-FIA. Lorsque la procédure de la grille départ a lieu sur la piste, ils doivent porter la veste officielle du Trophée Académie de Karting de la CIK-FIA.

but have had the largest representation of their licence-holding Drivers in CIK-FIA Championships of the previous season;

c) other ASNs meeting neither criterion «a», nor criterion «b» above but which have informed the CIK-FIA of their intention to select a Driver for the Trophy;

d) should the total number of ASNs selecting a Driver be less than 51, ASNs meeting criterion «a» above would be invited to select a second Driver.

The mode of selection of Drivers by ASNs comes within the sole remit of the latter. ASNs have to communicate the name of their selected Driver to the CIK-FIA before 26 February.

16) Drivers holding a CIK-FIA Grade C-Junior International Karting Licence (issued by their ASN affiliated to the FIA, in compliance with Article 3.4.2 of of the International Karting Licences for Drivers & Driving Conduct.

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

17) Each Competition is reserved for OK-Junior karts, as defined by the Technical Regulations, with the following specific characteristics for the engine:

- float-chamber carburettor without electronic connections, which must remain strictly original, supplied sealed and pre-set by the single-supplier of engines.*

A single-supplier of karts, chosen further to a tender procedure, has been designated for the supply of all the karts used in the Trophy, according to a «turnkey» principle to be applied throughout the Trophy.

The kart unit comprising all the elements delivered by the single-Supplier cannot undergo any modifications whatsoever (except for the third rear axle bearing, which can be freed or totally dismounted) and must be used as supplied. The chassis elements can be set up only by using the basic mechanical settings. The transmission ratio (rear crown) must be the one indicated by the kart Supplier, with a tolerance of + or -1 cog.

A single supplier has been designated following a tender process for the supply of overalls for the Drivers competing in the CIK-FIA Karting Academy Trophy, and of clothes for their mechanics.

The Drivers must wear the official CIK-FIA Karting Academy Trophy overalls at each Competition, during the Free Practice, Warm-ups, Qualifying Practice, Qualifying Heats and Final.

The mechanics concerned must wear the official CIK-FIA Karting Academy Trophy polo shirt in the paddock at each competition, from Friday to Sunday. When the starting grid procedure takes place on the track, they must wear the official CIK-FIA Karting Academy Trophy jacket.

18) Chaque Pilote aura le droit de présenter aux Vérifications Techniques le matériel suivant:

Nombre de châssis:	1 (celui qui lui aura été attribué par tirage au sort pour le Trophée).
Nombre de moteurs:	1 (celui qui lui aura été attribué par tirage au sort pour le Trophée).
Trains de pneus «slick»:	*, de la marque prescrite pour le Trophée

Les karts devront être présentés complets (châssis, carrosseries et accessoires montés) avec le moteur.

A partir des Essais Libres, chaque Pilote pourra disposer du matériel suivant :

Nombre de châssis :	1 (celui marqué aux Vérifications Techniques)
Nombre de moteurs :	1 (celui marqué aux Vérifications Techniques)
Trains de pneus « slicks » :	* (nombre maximum de pneus)

Trains de pneus « pluie » : 2 trains de pneus « pluie » neufs pour les Essais Qualificatifs, les Manches Qualificatives et la phase finale.
Le nombre de pneus « pluie » réservés aux sessions de la Journée de Tests, aux Essais Libres et aux Warm-Ups n'est pas limité.

*** NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS SLICKS**

a) Pouvant être utilisés lors des Sessions de la Journée de Tests :

- 1 train de pneus «slick» neufs

b) Pouvant être utilisés lors des Essais Libres et des Warm-Ups :

- 1 train de pneus «slicks» neufs + 1 train de pneus «slicks» usés de la Compétition précédente, excepté lors de la première Compétition (le train de pneus «slicks» de la Journée de Test);

c) Pouvant être utilisés depuis les Essais Qualificatifs jusqu'à la Finale :

- 1 train de pneus « slicks » neufs

d) Distribution:

Lors de chaque Compétition et conformément au programme, un bon doit être acheté auprès du Manufacturier de pneus / Distributeur. La distribution des pneus «slicks» se fera dans le Parc d'Assistance et aura lieu par tirage au sort. Les codes-barres correspondant aux pneus attribués à chaque Pilote seront reproduits sur le Passeport Technique du Pilote concerné.

e) Dépôt:

Les pneus seront stockés sous la responsabilité du Concurrent/Pilote. Dès que les pneus sont sous la responsabilité du Concurrent/Pilote, ils ne seront pas repris par les Manufacturiers de pneus / Distributeurs. Seuls les bons seront repris par les Manufacturiers de pneus / Distributeurs à la fin de la Compétition.

Les Manufacturiers de pneus / Distributeurs transporteront pour chaque Pilote au maximum deux pneus « slicks » avant et deux pneus « slicks » arrière montés sur jantes, de la première à la deuxième Compétition et de la deuxième à la troisième. Ces pneus « slicks » doivent être attribués au Pilote concerné [à l'aide d'un code-barres] lors de l'une des deux premières Compétitions du Trophée

18) Each Driver will be entitled to submit to Scrutineering the following equipment:

Number of chassis:	1 (the one allocated to him by drawing lots for the Trophy).
Number of engines:	1 (the one allocated to him by drawing lots for the Trophy).
Sets of «slick» tyres:	*, of the prescribed make for the Trophy

The kart must be presented in full configuration (assembled chassis + bodywork + extra components) with the engine.

As from the Free Practice, each Driver may have the following equipment:

Number of chassis:	1 (the one marked at Scrutineering)
Number of engines:	1 (the one marked at Scrutineering)
Sets of «slick» tyres:	* (maximum number of tyres)

Sets of «wet weather» tyres: 2 sets of new «wet weather» tyres for Qualifying Practice, Qualifying Heats and final phase.
The number of «wet weather» tyres reserved for the sessions of the Test Day, Free Practice and Warm-Ups is not limited.

*** MAXIMUM NUMBER OF SLICK TYRES**

a) Reserved for use in the sessions of the Test Day:

- 1 set of new «slick» tyres

b) Reserved for use in Free Practice and Warm-ups:

- 1 set of new «slick» tyres + 1 set of previously allocated «slick» tyres from the previous Competition, except for the first Competition (the set of «slick» tyres from the Test Day)

c) Reserved for use from Qualifying Practice until the Final:

- 1 set of new «slick» tyres

d) Distribution:

At the respective Competition and according to the timetable, a voucher must be acquired from the tyre Manufacturer/Distributor. Tyres will be distributed and allocated by random draw in the Servicing Park. The bar codes corresponding to each Driver will be reproduced on the Technical Passport of the Driver concerned.

e) Stocking:

Tyres will be stocked under the responsibility of the Entrant/Driver. As soon as tyres are under the responsibility of the Entrant/Driver, they will not be taken back by the tyre Manufacturers/Dealers. Only vouchers will be taken back by the tyre Manufacturers/Dealers at the end of the Competition.

The tyre Manufacturers/Dealers will transport a maximum of two front and two rear «slick» tyres fitted on rims for each Driver, from the first Competition to the second Competition and from the second Competition to the third Competition. Those «slick» tyres must be assigned to the Driver concerned (by bar code) at one of the first two Competitions of the CIK-FIA Karting Academy Trophy and will

Académie de Karting de la CIK-FIA et pourront être utilisés lors des Essais Libres et des Warm-Ups. Le numéro de départ du Pilote doit être marqué sur le flanc de chaque pneu.

f) Changement:

En cas de crevaison d'un pneu «slick» pendant les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage éventuel, Pré-Finale et Finale, un Pilote pourra utiliser et faire enregistrer, sous le contrôle du Délégué Technique, un pneu de secours (un des pneus «slicks» utilisés lors des Essais Libres).

19) Tout châssis endommagé lors d'un fait de course constaté par la Direction de Course ou par le Collège des Commissaires Sportifs pourra être signalé au Délégué Technique, lequel sera le seul Officiel habilité à autoriser ou non le remplacement du châssis accidenté par un châssis non enregistré lors des Vérifications Techniques et prélevé parmi les châssis de la marque correspondante initialement marqués par la CIK-FIA.

20) Sur décision des Commissaires Sportifs, les Commissaires Techniques pourront à tout moment de la Compétition inter-changer le matériel d'un Concurrent (châssis, moteur, carburateur, allumage, silencieux d'aspiration, arbre, accessoires) avec le matériel d'un autre Concurrent ou avec du matériel de substitution équivalent tiré au sort dans le stock du Fournisseur concerné.

21) L'appareil de mesure MiniRAE Lite de la société «RAE Systems Inc. (USA)» sera utilisé en Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage et Phase Finale pour vérifier que les pneus sont en conformité avec le règlement.

La mesure COV des pneus ne devra pas dépasser 15 ppm (valeur limite maximale) en toutes circonstances.

Note : La pollution des pneus, par ex. par spray pour chaîne, doit être évitée car elle peut entraîner le dépassement de la valeur limite.

Si le contrôle permet d'établir qu'un ou plusieurs pneus ne sont pas en conformité avec le règlement, le Pilote concerné ne sera pas autorisé à accéder à la Pré-grille (et par conséquent ne participera pas à la partie correspondante de la compétition [Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage, Pré-Finale et Finale]). Les réclamations à l'encontre de cette procédure ne sont pas admises. Les réclamations et appels en la matière n'ont pas d'effet suspensif.

22) Fournisseur exclusif de pneus

LECONT est le fournisseur exclusif de pneus. Les pneus fournis seront les suivants:

LO CIK F/Z Option 10X4.50-5 (avant) et LO CIK F/Z Option 11X7.10-5 (arrière) pour les pneus slicks, LW 10X4.20-5 (avant) et LW 11X6.00-5 (arrière) pour les pneus «pluie».

Le prix proposé par Lecont est de 180 € par train de pneus «slicks» et de 185 € par train de pneus «pluie» (taxe incluse).

Coordonnées de LeCont : LeCont S.r.l., M. Paolo BOMBARA, Via Pineta 8, 38068 ROVERETO (TN), ITALIE
- Tél.: +39/0464 42 96 02
- Fax : +39/0464 42 90 56
- E mail : export@lecont.com

be reserved for use in Free Practice and Warm-ups. The Driver's starting number must be marked on the side wall of each tyre.

f) Change:

In case a «slick» tyre is punctured during Qualifying Practice, Qualifying Heats, possible Second Chance Heat, Pre-Final and Final, a Driver will be allowed to use a spare tyre (one of the «slick» tyres used during Free Practice) and have it registered under the supervision of the Technical Delegate.

19) Any chassis damaged in a racing incident ascertained by Race Direction or by the Panel of the Stewards may be pointed out to the Technical Delegate, who will be the only Official entitled to allow or refuse the replacement of the damaged chassis by a chassis that was not registered at Scrutineering and that will be taken from among chassis of the make concerned initially marked by the CIK-FIA.

20) On decision of the Stewards, the Scrutineers will be authorised at any time of the Competition to interchange Entrants' equipment (chassis, engine, carburettor, ignition, inlet silencer, axle, accessories) with another Entrant's equipment or with equivalent substitution equipment taken, by drawing lots, from the stock of the Supplier concerned.

21) The measuring device MiniRAE Lite of the company «RAE Systems Inc. (USA)» will be used in Qualifying Practice, Qualifying Heats, Second Chance Heat and Final Phase to check that the tyres are in conformity with the regulations.

The VOC measurement of the tyres may not exceed 15 ppm (maximum limiting value) under any circumstances.

Note: Pollution of the tyres, e.g. by chain spray, must be avoided since this can result in the limiting value being exceeded.

Should the check establish that one or more tyres are not in conformity with the regulations, the relevant Driver will not be allowed access to the Assembly Area: consequently no participation in the corresponding part of the competition [Qualifying Practice, Qualifying Heats, Second Chance Heat, Pre-Final and Final]. Protests against this procedure are not admitted. Protests and Appeals in this regard do not have a suspensive effect.

22) Exclusive tyre supplier

LECONT is the exclusive supplier of the tyres. The tyres supplied will be as follows:

LO CIK F/Z Option 10X4.50-5 (front) and LO CIK F/Z Option 11X7.10-5 (rear) for slick tyres, LW 10X4.20-5 (front) and LW 11X6.00-5 (rear) for «wet weather» tyres.

The price proposed by Lecont is €180 per set of «slick» tyres and €185 per set of «wet weather» tyres (incl. tax).

Address of LeCont: LeCont S.r.l., Mr Paolo BOMBARA, Via Pineta 8, 38068 ROVERETO (TN), ITALY
- Phone: +39/0464 42 96 02
- Fax: +39/0464 42 90 56
- E mail: export@lecont.com

CARBURANT

23) Règlement de distribution

Le Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA a décidé de désigner PANTA, après une procédure d'appel d'offres, comme fournisseur exclusif du carburant (KART RON 102 type) devant être utilisé par chaque Pilote.

Le carburant de marque Panta sera fourni par Panta au prix de 4,196 € (TTC) le litre sur le lieu des Compétitions et sans commande préalable par les Concurrents.

Le camion du Fournisseur de carburant désigné arrivera sur le circuit la veille des premiers Essais Libres (voir horaire). Ce programme est sujet à modifications. Toute modification doit être publiée.

Le Pilote achète des Bons de 25 litres au Fournisseur de carburant. Les Pilotes doivent impérativement remettre un Bon du Fournisseur de carburant pour obtenir la quantité de carburant sollicitée.

L'huile destinée au mélange du carburant 2-temps sera déterminé par le fournisseur unique de moteurs et agréé par la CIK-FIA.

L'essence sera livrée dans des tonnelets de 30 litres, remplis de 25 litres. Les tonnelets seront livrés capsulés.

Coordonnées de Panta: Panta Distribuzione S.P.A., MM. Giovanni CRISTOFANILLI & Luca MONICO, S.S. 235 Km 47+980, 26010 BAGNOLO CREMASCO (CR), ITALIE

- Tél.: +39/0373 235 141

- Fax: +39/0373 235 123

- E mail: cristofanilli.giovanni@panta.it; monico.luca@panta.it

SÉCURITÉ GÉNÉRALE

24) Article 2.14 des Prescriptions Générales.

DÉROULEMENT DE LA COMPÉTITION

25) Chaque Compétition se composera d'Essais Libres, d'Essais Qualificatifs, de Manches Qualificatives, d'un Repêchage éventuel et d'une phase finale.

a) Essais Libres: Article 18 A des Prescriptions Spécifiques.

b) Essais Qualificatifs: Article 18 B des Prescriptions Spécifiques.

c) Manches Qualificatives: Article 18 C des Prescriptions Spécifiques.

e) Phase finale: Article 18 D des Prescriptions Spécifiques.

f) Classements: Article 19 Cas B des Prescriptions Spécifiques.

GRILLES DE DÉPART

26) Article 2.19 des Prescriptions Générales.

PROCÉDURE DE DÉPART

27) Article 2.20 des Prescriptions Générales.

28) Type de départs : départs lancés pour karts à prise directe

FUEL

23) Distribution regulations

The FIA World Motor Sport Council has decided to designate PANTA, following a tender procedure, as the exclusive supplier of fuel (KART RON 102 type) to be used by each Driver.

The fuel of the Panta make will be supplied by Panta at the price of 4.196 € (all taxes included) per litre at the venue of the Competitions, without its being necessary for Competitors to order it previously.

The appointed fuel Supplier's lorry will arrive at the circuit the day before the first Free Practice (see schedule). This programme is subject to modifications. Any modification shall be published.

The Driver buys 25-litre Vouchers from the fuel Supplier. Drivers shall hand over a Voucher from the fuel Supplier in order to obtain the desired fuel quantity.

The lubricant for the 2-stroke fuel mixture will be determined by the single-supplier of engines and agreed by the CIK-FIA.

The fuel shall be supplied in 30-litre drums, filled with 25 litres. Drums shall be delivered capped.

Address of Panta: Panta Distribuzione S.P.A., Messrs Giovanni CRISTOFANILLI & Luca MONICO, S.S. 235 Km 47+980, 26010 BAGNOLO CREMASCO (CR), ITALY

- Phone: +39/0373 235 141

- Fax: +39/0373 235 123

- E mail: cristofanilli.giovanni@panta.it; monico.luca@panta.it

GENERAL SAFETY

24) Article 2.14 of the General Prescriptions.

RUNNING OF THE COMPETITION

25) Each Competition will comprise Free Practice, Qualifying Practice, Qualifying Heats, possible Second Chance Heat and a final phase.

a) Free Practice: Article 18 A of the Specific Prescriptions.

b) Qualifying Practice: Article 18 B of the Specific Prescriptions.

c) Qualifying Heats: Article 18 C2 of the Specific Prescriptions.

e) Final phase: Article 18 D of the Specific Prescriptions.

f) Classifications: Article 19 Case B of the Specific Prescriptions.

STARTING GRIDS

26) Article 2.19 of the General Prescriptions.

STARTING PROCEDURE

27) Article 2.20 of the General Prescriptions.

28) Type of starts: rolling starts for direct-drive karts with a clutch, as

avec embrayage, tels que définis à l'Article 2.20 des Prescriptions Générales.

29) 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 entraîner la disqualification du Pilote concerné de la Compétition.

SUSPENSION D'UNE COURSE

30) Article 2.21 des Prescriptions Générales.

REPRISE D'UNE COURSE

31) Article 2.22 des Prescriptions Générales.

ARRIVÉE

32) Article 2.23 des Prescriptions Générales.

PARC FERMÉ

33) Article 2.13 des Prescriptions Générales.

INCIDENTS

34) Article 2.24 des Prescriptions Générales.

DROITS D'ENGAGEMENT ET FONDS DE PRIX

35) Chaque ASN dont un ou plusieurs Pilotes s'est/se sont engagé(s) au Trophée devra verser à la CIK-FIA 263 euros pour alimenter le Fonds de Prix commun récompensant les Championnats de la CIK-FIA.

36) 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 26 février. Le droit d'engagement par Pilote pour le Trophée est de 2'095 euros (dont 154 euros seront versés à chaque Organisateur). Ce droit comprend la fourniture par la CIK-FIA d'un Annuaire et le droit de location des tentes (1 tente 3 x 4,5 m par Pilote) qui seront installées par la CIK-FIA dans le Paddock et sous lesquelles tous les Pilotes devront prendre place.

defined in Article 2.20 of the General Prescriptions.

29) 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 of the provisions of the Code or of these Sporting Regulations relating to the starting procedure may entail the disqualification of the Driver concerned from the Competition.

SUSPENDING A RACE

30) Article 2.21 of the General Prescriptions.

RESUMING A RACE

31) Article 2.22 of the General Prescriptions.

FINISH

32) Article 2.23 of the General Prescriptions.

PARC FERMÉ

33) Article 2.13 of the General Prescriptions.

INCIDENTS

34) Article 2.24 of the General Prescriptions.

ENTRY FEES AND PRIZE FUND

35) Each ASN of which one or more Drivers have entered the Trophy must pay to the CIK-FIA the sum of 263 euros as a contribution to the common Prize Fund which rewards the CIK-FIA Championships.

36) 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 for entries, set at 26 February. The entry fee per Driver for the Trophy is 2,095 euros (154 euros of which will be paid to each Organiser). This fee includes the supply by the CIK-FIA of a Year-book and the fee for tents (one 3 x 4.5 m tent per Driver) which will be pitched by the CIK-FIA in the Paddock and which every Driver must occupy.

SUPER COUPE INTERNATIONALE CIK-FIA DE KZ2

RÈGLEMENT SPORTIF

La CIK-FIA organise la Super Coupe Internationale CIK-FIA de KZ2 («la Compétition») qui est la propriété de la CIK-FIA. La Coupe couronnera le Pilote vainqueur de la Super Coupe Internationale CIK-FIA de KZ2. Toutes les parties concernées (FIA, CIK-FIA, ASN, Organisateurs, Promoteur, Concurrents et circuits) s'engagent à appliquer ainsi qu'à observer les règles régissant la Coupe.

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 au Championnat s'engagent en leur nom propre et celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions du Code Sportif International («le Code»), du Code de Conduite sur Circuits de Karting, le Règlement Technique de Karting («le Règlement Technique»), les Prescriptions Générales applicables aux Compétitions 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»), le Règlement Particulier de la Compétition et le présent Règlement Sportif.

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

LA SUPER COUPE INTERNATIONALE: PRINCIPE ET DÉROULEMENT

4) La Super Coupe Internationale se déroule en une seule Compétition.

5) La Compétition aura le statut de compétition internationale libre.

6) La Compétition comportera une phase finale, nommée «Finale» selon le nombre de participants à la Compétition. La distance de la Finale, à partir du signal de départ jusqu'au drapeau à damier, sera égale au nombre minimum de tours complets nécessaires pour dépasser respectivement la distance de 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.

CLASSEMENTS

7) Article 19 des Prescriptions Spécifiques.

CANDIDATURES DES CONCURRENTS

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

CIK-FIA INTERNATIONAL KZ2 SUPER CUP

SPORTING REGULATIONS

The CIK-FIA organises the CIK-FIA International KZ2 Super Cup («the Competition») which is the property of the CIK-FIA. The Cup title will be awarded to the winner of the CIK-FIA International KZ2 Super Cup. All the parties concerned (FIA, CIK-FIA, ASNs, Organisers, Promoter, Entrants and circuits) undertake to apply and observe the rules governing the Cup.

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 Championship undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe all the provisions of the International Sporting Code («the Code»), the Code of Driving Conduct on Karting Circuits, the Karting Technical Regulations («the Technical Regulations»), the General Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting international Competitions and Championships, Cups and Trophies («the General Prescriptions»), the Specific Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting Championships, Cups and Trophies («the Specific Prescriptions»), the Supplementary Regulations of the Competition concerned and these Sporting Regulations.

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

THE INTERNATIONAL SUPER CUP: PRINCIPLE AND RUNNING

4) The International Super Cup is run over one single Competition.

5) The Competition will have the status of full international Competition.

6) The Competition will comprise a final phase named «Final» in accordance with the number of participants in the Competition. The distance of the Final, from the starting signal to the chequered flag, will be equal to the minimum number of full laps necessary for reaching the respective distance of 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.

CLASSIFICATIONS

7) Article 19 of the Specific Prescriptions.

ENTRANTS' APPLICATIONS

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

9) Les candidatures de participation à la Compétition devront être soumises à la CIK-FIA au plus tard le 8 août au moyen du formulaire d'engagement disponible sur www.cikfia.com et doivent être accompagnées des copies de licences et droits d'engagement à l'ordre de la FIA. Les candidats refusés seront avisés avant le 22 août.

Le nombre des engagés à la Compétition ne sera pas limité.

10) Les candidatures devront comprendre:

a) une confirmation que le candidat, en son nom et celui de toute personne concernée par sa participation à la Compétition, 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 noms, coordonnées et détails du Pilote.

11) Les formulaires d'engagement incomplets ou seulement envoyés par fax ou courriel ne seront pas pris en considération.

PILOTES ADMIS

12a) Les Pilotes s'engageant à la Compétition doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré A, délivrée par leur ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 3.4.4 des Licences Internationales de Karting pour Pilotes & du Code de Conduite.

12b) Les Pilotes s'engageant à la Compétition doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré B, délivrée par leur ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 3.4.3 des Licences Internationales de Karting pour Pilotes & du Code de Conduite.

12c) Les Pilotes s'engageant à la Compétition doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré C-Senior, délivrée par leur ASN affiliée à la FIA, en conformité avec l'Article 3.4.2 des Licences Internationales de Karting pour Pilotes & du Code de Conduite.

12d) Ne sont pas admis: le Champion du Championnat d'Europe CIK-FIA de KZ2 de l'année précédente et les Pilotes ayant participé au Championnat d'Europe CIK-FIA de KZ de l'année précédente et de l'année en cours.

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

13a) La Compétition est réservée aux karts de KZ2, tels que définis par le Règlement Technique.

13b) Il est possible après la publication de la liste officielle des engagés sur www.cikfia.com de changer une fois :
- l'équipement (châssis et/ou moteurs). Ce changement doit être demandé par le Concurrent par e-mail à la CIK (voir le Règlement concernant les Changements de Matériel sur www.cikfia.com - «Entry Forms»);
- et/ou le Concurrent. Ce changement doit être demandé par le Pilote au moyen du formulaire concerné.

14) Chaque Pilote aura le droit de présenter aux Vérifications Techniques le matériel suivant:

Nombre de châssis:	2, de même marque
Nombre de moteurs:	2, de même marque

9) Applications to participate in the Competition shall be submitted to the CIK-FIA by 8 August at the latest by means of the entry form available on www.cikfia.com and must be accompanied by the copies of the licences and entry fees to the order of the FIA. Unsuccessful applications will be notified before 22 August.

The number of entries in the Competition will not be limited.

10) 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 Competition, to respect them;

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

11) Entry forms that are incomplete or that were sent by fax or email only shall not be taken into consideration.

ELIGIBLE DRIVERS

12a) Drivers entering the Championship must be holders of a Grade A International Karting Licence, issued by their ASN affiliated to the FIA, in compliance with Article 3.4.4 of the International Karting Licences for Drivers & Driving Conduct.

12b) Drivers entering the Championship must be holders of a Grade B International Karting Licence, issued by their ASN affiliated to the FIA, in compliance with Article 3.4.3 of the International Karting Licences for Drivers & Driving Conduct.

12c) Drivers entering the Championship must be holders of a Grade C-Senior International Karting Licence, issued by their ASN affiliated to the FIA, in compliance with Article 3.4.2 of the International Karting Licences for Drivers & Driving Conduct.

12d) Drivers not eligible: the Champion of the CIK-FIA European KZ2 Championship of the previous year and the Drivers who participated in the CIK-FIA European KZ Championship the previous and the current year.

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

13a) The Competition is reserved for KZ2 karts, as defined in the Technical Regulations.

13b) After the publication of the official entry list on www.cikfia.com website, it is possible to change once:
- the Equipment (chassis and/or engines).
This change must be requested by the Entrant by email to the CIK (see Regulations regarding Changes of Equipment on www.cikfia.com - Entry Forms);
- and/or the Entrant. This change has to be requested by the Driver by means of the form concerned.

14) Each Driver will be entitled to submit to Scrutineering the following equipment:

Number of chassis:	2, of the same make
Number of engines:	2, of the same make

Trains de pneus «slick»: *, de la marque prescrite pour la Compétition

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

À partir des Essais Libres, 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»: * (nombre maximum de pneus)

Trains de pneus « pluie » : 2 trains de pneus « pluie » neufs pour les Essais Qualificatifs, les Manches Qualificatives et la phase finale. Le nombre de pneus « pluie » réservés aux Essais Libres et aux Warm-Ups n'est pas limité.

* NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS SLICKS

a) Pouvant être utilisés lors des Essais Libres et des Warm-Ups :
- 3 trains de pneus « slicks » neufs (

b) Pouvant être utilisés depuis les Essais Qualificatifs jusqu'à la Finale :
- 2 trains de pneus « slicks » neufs

c) Distribution:

Lors de chaque Compétition et conformément au programme, un bon doit être acheté auprès du Manufacturier de pneus/Distributeur. La distribution des pneus se fera dans le Parc d'Assistance et aura lieu par tirage au sort. Les codes-barres correspondant aux pneus attribués à chaque Pilote seront reproduits sur le Passeport Technique du Pilote concerné.

d) Dépôt:

Les pneus seront stockés sous la responsabilité du Concurrent/Pilote.

15) L'appareil de mesure MiniRAE Lite de la société «RAE Systems Inc. (USA)» sera utilisé en Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et phase finale pour vérifier que les pneus sont en conformité avec le règlement.

La mesure COV des pneus ne devra pas dépasser 15 ppm (valeur limite maximale) en toutes circonstances.

Note : La pollution des pneus, par ex. par spray pour chaîne, doit être évitée car elle peut entraîner le dépassement de la valeur limite.

Si le contrôle permet d'établir qu'un ou plusieurs pneus ne sont pas en conformité avec le règlement, le Pilote concerné ne sera pas autorisé à accéder à la Pré-grille (et par conséquent ne participera pas à la partie correspondante de la compétition (Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, phase finale). Les réclamations à l'encontre de cette procédure ne sont pas admises. Les réclamations et appels en la matière n'ont pas d'effet suspensif.

16) Fournisseur exclusif de pneus

LECONT est le fournisseur exclusif de pneus. Les pneus fournis seront les suivants:

LP CIK F/Z Prime 10X4.50-5 (avant) et LP CIK F/Z Prime 11X7.10-5 (arrière) pour les pneus slicks, LW 10X4.20-5 (avant) et LW 11X6.00-5 (arrière) pour les pneus «pluie».

Le prix proposé par Lecont est de 185 € par train de pneus «slicks» et de 185 € par train de pneus « pluie» (taxe incluse).

Sets of «slick» tyres:

*, of the prescribed make for the Competition

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

As from Free 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: * (maximum number of tyres)

Sets of «wet weather» tyres: 2 sets of new «wet weather» tyres for Qualifying Practice, Qualifying Heats and final phase. The number of «wet weather» tyres reserved for Free Practice and Warm-Ups is not limited.

* MAXIMUM NUMBER OF SLICK TYRES

a) Reserved for use in Free Practice and Warm-ups:
- 3 sets of new «slick» tyres

b) Reserved for use from Qualifying Practice until the Final:
- 2 sets of new «slick» tyres

c) Distribution:

At the respective Competition and according to the timetable, a voucher must be acquired from the tyre Manufacturer/Distributor. Tyres will be distributed and allocated by random draw in the Servicing Park. The bar codes corresponding to each Driver will be reproduced on the Technical Passport of the Driver concerned.

d) Stocking:

Tyres will be stocked under the responsibility of the Entrant/Driver.

15) The measuring device MiniRAE Lite of the company «RAE Systems Inc. (USA)» will be used in Qualifying Practice, Qualifying Heats and final phase to check that the tyres are in conformity with the regulations.

The VOC measurement of the tyres may not exceed 15 ppm (maximum limiting value) under any circumstances.

Note: Pollution of the tyres, e.g. by chain spray, must be avoided since this can result in the limiting value being exceeded.

Should the check establish that one or more tyres are not in conformity with the regulations, the relevant Driver will not be allowed access to the Assembly Area: consequently no participation in the corresponding part of the competition (Qualifying Practice, Qualifying Heats, final phase). Protests against this procedure are not admitted. Protests and Appeals in this regard do not have a suspensive effect.

16) Exclusive tyre supplier

LECONT is the exclusive supplier of the tyres. The tyres supplied will be as follows:

LP CIK F/Z Prime 10X4.50-5 (front) and LP CIK F/Z Prime 11X7.10-5 (rear) for slick tyres, LW 10X4.20-5 (front) and LW 11X6.00-5 (rear) for «wet weather» tyres.

The price proposed by Lecont is €185 per set of «slick» tyres and €185 per set of «wet weather» tyres (incl. tax).

Coordonnées de LeCont : LeCont S.r.l., M. Paolo BOMBARA, Via
Pineta 8, 38068 ROVERETO (TN), ITALIE
- Tél.: +39/0464 42 96 02
- Fax : +39/0464 42 90 56
- E mail : export@lecont.com

17) 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.

CARBURANT

18) Règlement de distribution

Le Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA a décidé de désigner PANTA, après une procédure d'appel d'offres, comme fournisseur exclusif du carburant (KART RON 102 type) devant être utilisé par chaque Pilote.

Le carburant de marque Panta sera fourni par Panta au prix de 4,196 € (TTC) le litre sur le lieu des Compétitions et sans commande préalable par les Concurrents.

Le camion du Fournisseur de carburant désigné arrivera sur le circuit la veille des premiers Essais libres (voir horaire). Ce programme est sujet à modifications. Toute modification doit être publiée.

Le Pilote achète des Bons de 25 litres au Fournisseur de carburant. Les Pilotes doivent impérativement remettre un Bon du Fournisseur de carburant pour obtenir la quantité de carburant sollicitée.

L'huile destinée au mélange du carburant 2-temps est celle publiée sur la liste des lubrifiants agréés par la CIK-FIA.

L'essence sera livrée dans des tonnelets de 30 litres, remplis de 25 litres, ceci permettant aux Concurrents de faire leur mélange. Les tonnelets seront livrés capsulés.

Coordonnées de Panta:

Panta Distribuzione S.P.A.
MM. Giovanni CRISTOFANILLI & Luca MONICO
S.S. 235 Km 47+980
26010 BAGNOLO CREMASCO (CR), ITALIE
- Tél.: +39/0373 235 141
- Fax: +39/0373 235 123
- E-mail: cristofanilli.giovanni@panta.it; monico.luca@panta.it

Address of LeCont: LeCont S.r.l., Mr Paolo BOMBARA,
Via Pineta 8, 38068 ROVERETO (TN), ITALY
- Phone: +39/0464 42 96 02
- Fax: +39/0464 42 90 56
- E mail: export@lecont.com

17) 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 Competition 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.

FUEL

18) Distribution regulations

The FIA World Motor Sport Council has decided to designate PANTA, following a tender procedure, as the exclusive supplier of fuel (KART RON 102 type) to be used by each Driver.

The fuel of the Panta make will be supplied by Panta at the price of 4.196 € (all taxes included) per litre at the venue of the Competitions, without its being necessary for Competitors to order it previously.

The appointed fuel Supplier's lorry will arrive at the circuit the day before the first Free Practice (see schedule). This programme is subject to modifications. Any modification shall be published.

The Driver buys 25-litre Vouchers from the fuel Supplier. Drivers shall hand over a Voucher from the fuel Supplier in order to obtain the desired fuel quantity.

The lubricant for the 2-stroke fuel mixture is that published in the list of lubricants approved by the CIK-FIA.

The fuel shall be supplied in 30-litre drums, filled with 25 litres; this enables Entrants to prepare their mixture. Drums shall be delivered capped.

Address of Panta:

Panta Distribuzione S.P.A.
Messrs Giovanni CRISTOFANILLI & Luca MONICO
S.S. 235 Km 47+980
26010 BAGNOLO CREMASCO (CR), ITALY
- Phone: +39/0373 235 141
- Fax: +39/0373 235 123
- E-mail: cristofanilli.giovanni@panta.it; monico.luca@panta.it

SÉCURITÉ GÉNÉRALE

19) Article 2.14 des Prescriptions Générales.

DÉROULEMENT DU CHAMPIONNAT

20) La Compétition se composera d'Essais Libres, d'Essais Qualificatifs, de Manches Qualificatives et d'une phase finale.

a) Essais Libres: Article 18 A des Prescriptions Spécifiques.

b) Essais Qualificatifs: Article 18 B des Prescriptions Spécifiques.

c) Manches Qualificatives: Article 18 C des Prescriptions Spécifiques.

d) Phase finale: Article 18 D des Prescriptions Spécifiques.

e) Classements: Article 19 Cas A des Prescriptions Spécifiques.

GRILLES DE DÉPART

21) Article 2.19 des Prescriptions Générales.

PROCÉDURE DE DÉPART

22) Article 2.20 des Prescriptions Générales.

23) Type de départs: départs arrêtés pour karts à boîte de vitesses, tels que définis à l'Article 2.20 des Prescriptions Générales.

24) 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 entraîner la disqualification du Pilote concerné de la Compétition.

SUSPENSION D'UNE COURSE

25) Article 2.21 des Prescriptions Générales.

REPRISE D'UNE COURSE

26) Article 2.22 des Prescriptions Générales.

ARRIVÉE

27) Article 2.23 des Prescriptions Générales.

PARC FERMÉ

28) Article 2.13 des Prescriptions Générales.

INCIDENTS

29) Article 2.24 des Prescriptions Générales.

DROITS D'ENGAGEMENT ET FONDS DE PRIX

30) Chaque ASN ayant inscrit un ou plusieurs Pilotes devra verser à

GENERAL SAFETY

19) Article 2.14 of the General Prescriptions.

RUNNING OF THE CHAMPIONSHIP

20) The Competition will comprise Free Practice, Qualifying Practice, Qualifying Heats and a final phase.

a) Free Practice: Article 18 A of the Specific Prescriptions.

b) Qualifying Practice: Article 18 B of the Specific Prescriptions.

c) Qualifying Heats: Article 18 C of the Specific Prescriptions.

d) Final phase: Article 18 D of the Specific Prescriptions.

e) Classifications: Article 19 Case A of the Specific Prescriptions.

STARTING GRIDS

21) Article 2.19 of the General Prescriptions

STARTING PROCEDURE

22) Article 2.20 of the General Prescriptions.

23) Type of starts: standing starts for karts with gearboxes, as defined in Article 2.20 of the General Prescriptions.

24) 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 disqualification of the Driver concerned from the Competition.

SUSPENDING A RACE

25) Article 2.21 of the General Prescriptions.

RESUMING A RACE

26) Article 2.22 of the General Prescriptions.

FINISH

27) Article 2.23 of the General Prescriptions.

PARC FERMÉ

28) Article 2.13 of the General Prescriptions.

INCIDENTS

29) Article 2.24 of the General Prescriptions.

ENTRY FEES AND PRIZE FUND

30) Each ASN having entered one or several Drivers must pay to the

la CIK-FIA 263 Euros par Championnat pour alimenter le Fonds de Prix commun récompensant les Championnats.

31) 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 8 août. Le droit d'inscription par Pilote pour le Championnat est de 520 Euros pour toute inscription envoyée avant le 1^{er} août minuit (heure suisse); pour les inscriptions soumises entre le 2 août et le 8 août, le droit d'inscription sera porté à 780 Euros (dont 130 Euros seront versés à chaque Organisateur).

CIK-FIA 263 Euros per Championship to contribute to the common Prize Fund, which rewards the Championships.

31) 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 8 August. The entry fee per Driver for the Championship is 520 Euros for entry applications sent prior to 1st August at midnight (Swiss time); for applications submitted between 2 August and 8 August, the entry fee will be increased to 780 Euros (130 Euros of which will be paid to each Organiser).

CHAMPIONNAT D'EUROPE CIK-FIA DE SUPERKART

RÈGLEMENT SPORTIF

La CIK-FIA organise le Championnat d'Europe CIK-FIA de Superkart («le Championnat») qui est la propriété de la CIK-FIA. Le Championnat couronnera le Pilote Champion d'Europe CIK-FIA de Superkart, Division 1. Toutes les parties concernées (FIA, CIK-FIA, ASN, Organisateurs, Concurrents et circuits) s'engagent à appliquer ainsi qu'à observer les règles régissant le Championnat.

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 au Championnat s'engagent en leur nom propre et celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions du Code Sportif International («le Code»), du Code de Conduite sur Circuits de Karting, le Règlement Technique de Karting («le Règlement Technique»), les Prescriptions Générales applicables aux Compétitions 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»), le Règlement Particulier de la Compétition et le présent Règlement Sportif.

3) Le Championnat est régi par le présent Règlement Sportif et par le Règlement Technique.

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

COMPÉTITIONS DU CHAMPIONNAT

5) Le Championnat se déroule en trois Compétitions au maximum comportant chacune pour la Division 1 deux courses au minimum et trois courses au maximum.

6) Les Compétitions comptant pour le Championnat («les Compétitions») auront le statut de compétitions internationales libres.

7) La distance de chacune des courses, à partir du signal de départ jusqu'au drapeau à damier, sera égale au nombre minimum de tours complets nécessaires pour dépasser la distance maximale de 50 km. Si la Compétition comporte 3 courses, la distance maximale sera de 45 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 dépassée. La Ligne consiste en une ligne unique traversant la piste.

CLASSEMENTS

8) Le classement du Championnat sera établi comme suit: chaque Pilote pourra totaliser 80% des résultats, arrondis au chiffre le plus

CIK-FIA EUROPEAN SUPERKART CHAMPIONSHIP

SPORTING REGULATIONS

The CIK-FIA organises the CIK-FIA European Superkart Championship («the Championship») which is the property of the CIK-FIA. The Championship title will be awarded to the CIK-FIA European Superkart Champion Driver, Division 1. All the parties concerned (FIA, CIK-FIA, ASNs, Organisers, Entrants and circuits) undertake to apply and observe the rules governing the Championship.

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 Championship undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe all the provisions of the International Sporting Code («the Code»), the Code of Driving Conduct on Karting Circuits, the Karting Technical Regulations («the Technical Regulations») the General Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting international Competitions and Championships, Cups and Trophies («the General Prescriptions»), the Specific Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting Championships, Cups and Trophies («the Specific Prescriptions»), the Supplementary Regulations of the Competition concerned and these Sporting Regulations.

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

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

CHAMPIONSHIP COMPETITIONS

5) The Championship is run over a maximum of three Competitions, each comprising for Division 1 a minimum of two races and a maximum of three races.

6) The Competitions counting towards the Championship («the Competitions») will have the status of full international Competitions.

7) The distance of each race, from the start signal to the chequered flag, will be equal to the minimum number of full laps necessary to reach a maximum distance of 50 km. If the Competition consists of 3 races, the maximum distance will be 45 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.

CLASSIFICATION

8) The classification of the Championship will be established as follows: 80% of the results rounded up or down to the nearest figure

proche, soit:

- si le nombre de Courses est inférieur à 3, toutes les Courses seront retenues.
- si le nombre de Courses est compris entre 3 et 7, le plus mauvais résultat sera décompté.
- si le nombre de courses est compris entre 8 et 12, les 2 plus mauvais résultats seront décomptés.

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

9) Titres

- le titre de Champion d'Europe de Superkart de la CIK-FIA sera attribué au Pilote qui aura obtenu le plus grand nombre de points.

10) Classements finaux

- à chaque Compétition du Championnat d'Europe de Superkart de la CIK-FIA, les classements finaux suivants seront établis: classement des Pilotes à la Course 1, à la Course 2 et à la Course 3, le cas échéant. Les points seront attribués lors de chaque Course aux 15 premiers selon le barème suivant: 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

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

12) Si les Courses d'une même Compétition sont annulées pour raison de force majeure et si les Essais Qualificatifs ont pu se dérouler dans des conditions normales, la totalité des points (selon le barème par Course prévu à l'Article 19) sera attribuée sur base du classement de ces Essais.

CANDIDATURES DES CONCURRENTS

13) 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.

14) Les candidatures de participation au Championnat devront être soumises à la CIK-FIA au moins 21 jours avant chaque Compétition 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. Les candidats acceptés sont automatiquement admis à la Compétition du Championnat et seront les seuls Concurrents y participant. Les candidats refusés seront avisés au plus tard 14 jours avant la Compétition.

15) Les candidatures devront comprendre:

a) une confirmation que le candidat, en son nom et celui de toute personne concernée par sa participation au Championnat 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 noms, coordonnées et détails du Pilote.

will count, i.e.:

- if the number of Races is less than 3, all the Races will be retained.

- if the number of Races is between 3 and 7, the worst result will be discounted.

- if the number of races is between 8 and 12, the 2 worst results will be discounted.

A blank result due to a disqualification may not be discounted.

9) Titles

- the title of CIK-FIA European Superkart Champion will be awarded to the Driver who has scored the greatest number of points.

10) Final Classifications

- at each Competition of the CIK-FIA European Superkart Championship, the following final classifications shall be drawn up: classification of Drivers in Race 1, in Race 2 and in a possible Race 3. Points will be awarded at each Race to the first 15 finishers according to the following scale: 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

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

12) If Races of one and the same Competition are cancelled for reasons of force majeure and if Qualifying Practice could be held in normal conditions, the full points (according to the scale per Race provided for in Article 19) will be awarded on the basis of the classification of this Practice.

ENTRANTS' APPLICATIONS

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

14) Applications to participate in the Championship must be submitted to the CIK-FIA at least 21 days prior to each Competition 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.

Successful applicants are automatically admitted to the Championship Competition and will be the only Entrants at this Competition. Unsuccessful applications will be notified at last 14 days prior to the Competition.

15) 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 Championship, to respect them;

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

16) Le nombre des engagés par Compétition sera limité à 60.

Les engagements seront enregistrés selon le système de priorités suivant:

Les formulaires d'engagement incomplets ou seulement envoyés par fax ne seront pas pris en considération.

a) Pour la première Compétition:

- Priorité 1: les Pilotes ayant marqué au moins un point lors du Championnat de l'année précédente, sous réserve du respect de la procédure d'engagement;
- Priorité 2: les Pilotes ayant participé à toutes les Compétitions du Championnat de l'année précédente, sous réserve de respect de la procédure d'engagement;
- Priorité 3: tous les autres engagements seront sélectionnés en fonction de leur ordre d'arrivée au Secrétariat de la CIK-FIA.

b) Pour la deuxième Compétition:

- Priorité 1: les Pilotes ayant marqué au moins un point à la première Compétition du Championnat, sous réserve du respect de la procédure d'engagement;
- Priorité 2: les Pilotes ayant participé à la première Compétition du Championnat, sous réserve de respect de la procédure d'engagement;
- Priorité 3: tous les autres engagements seront sélectionnés en fonction de leur ordre d'arrivée au Secrétariat de la CIK-FIA.

c) Pour la troisième Compétition:

- Priorité 1: les Pilotes ayant marqué au moins un point au Championnat, sous réserve de respect de la procédure d'engagement;
- Priorité 2: les Pilotes ayant participé aux deux premières Compétitions du Championnat, en fonction de l'ordre d'arrivée des formulaires d'engagement au Secrétariat de la CIK-FIA, sous réserve de respect de la procédure d'engagement;
- Priorité 3: les Pilotes ayant participé à au moins une des précédentes Compétitions du Championnat, en fonction de l'ordre d'arrivée des formulaires d'engagement au Secrétariat de la CIK-FIA, sous réserve de respect de la procédure d'engagement;
- Priorité 4: tous les autres engagements seront sélectionnés en fonction de leur ordre d'arrivée au Secrétariat de la CIK-FIA.

PILOTES ADMIS

17) Les Pilotes s'engageant aux Compétitions du Championnat doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting de Degré A ou B, délivrée par leur ASN affiliée à la CIK-FIA, en conformité avec les Articles 3.4.3 et 3.4.4 des «Licences Internationales de Karting pour Pilotes». Les Pilotes s'engageant à une Compétition du Championnat devront pouvoir justifier d'une expérience d'au moins deux courses nationales ou internationales de Superkart sur circuits longs.

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

18) Les Compétitions sont réservées aux Superkarts de Division 1, tels que définis par le Règlement Technique.

19) Le Concurrent doit inscrire une combinaison de châssis et

16) The number of entries in the Championship will be limited to 60.

Entries will be registered according to the following seeding system:

Entry forms that are incomplete or that were sent by fax only will not be taken into consideration.

a) For the first Competition:

- 1st priority: Drivers who scored at least one point in the Championship of the previous year, subject to the respect of the entry procedure;
- 2nd priority: Drivers who participated in all the Competitions of the Championship of the previous year, subject to the respect of the entry procedure;
- 3rd priority: any other entries will be selected according to the order of arrival at the Secretariat of the CIK-FIA.

b) For the second Competition:

- 1st priority: Drivers who have scored at least one point in the first Competition of the Championship, subject to the respect of the entry procedure;
- 2nd priority: Drivers who participated in the first Competition of the Championship, subject to the respect of the entry procedure;
- 3rd priority: any other entries will be selected according to the order of arrival at the Secretariat of the CIK-FIA.

c) For the third Competition:

- 1st priority: Drivers who have scored at least one point in the Championship, subject to the respect of the entry procedure;
- 2nd priority: Drivers who participated in the first two Competitions of the Championship, according to the order of arrival at the Secretariat of the CIK-FIA, subject to the respect of the entry procedure;
- 3rd priority: Drivers who participated in at least one of the previous Competitions of the Championship, according to the order of arrival at the Secretariat of the CIK-FIA, subject to the respect of the entry procedure;
- 4th priority: any other entries will be selected according to the order of arrival at the Secretariat of the CIK-FIA.

ELIGIBLE DRIVERS

17) Drivers entering the Championship Competitions must be holders of a Grade A or B International Karting Licence, issued by their ASN affiliated the CIK-FIA, in compliance with Articles 3.4.3 and 3.4.4 of the «International Karting Licences for Drivers». In order to enter a Championship Competition, Drivers must prove that they have the experience of at least two national or international Superkart races on long circuits.

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

18) Competitions are reserved for Division 1 Superkarts, as defined by the Technical Regulations.

19) The Entrant must enter a chassis and engines combination for

moteurs par Compétition. Aucune modification de cette combinaison ne sera possible après l'officialisation de la liste des participants par les Commissaires Sportifs de la Compétition.

20) Chaque Pilote aura le droit de présenter aux Vérifications Techniques le matériel suivant:

Nombre de châssis:	1 *
Nombre de moteurs en Div. 1:	2 bas-moteurs, de même marque ou de marques différentes; 4 bas-moteurs, de même marque, pour les karts propulsés par 2 moteurs de KZ2

Trains de pneus «slick»: libre

Trains de pneus «pluie»: libre

** Tout châssis endommagé lors d'un fait de course constaté par la Direction de Course ou par le Collège des Commissaires Sportifs pourra être signalé au Délégué Technique, lequel sera le seul officiel habilité à autoriser ou non le remplacement du châssis accidenté par un châssis non encore enregistré lors des Vérifications Techniques par un autre Pilote.*

21) Changement de matériel

L'échange de moteurs, de châssis et de l'ensemble du châssis/moteur est interdit entre les différents Pilotes. Toutefois, un même moteur de réserve pourra être enregistré lors des Vérifications Techniques par plusieurs 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 de la Compétition. Les contrevenants seront exclus de la Compétition concernée.

VÉRIFICATIONS SPORTIVES ET TECHNIQUES

22) Voir l'Article 2.10 des Prescriptions Générales.

23) Lors des Vérifications Techniques de chaque Compétition, il sera procédé à un marquage des châssis et pièces principales des moteurs (carters). Un Pilote pourra changer son matériel déjà identifié lors des Vérifications Techniques jusqu'au début des Essais Qualificatifs. Tout matériel changé devra être de la même marque (châssis, moteur) que le matériel mentionné sur le Passeport Technique et devra repasser les Vérifications Techniques. L'Organisateur doit donc prévoir la présence de Vérifications Techniques jusqu'au départ des Essais Qualificatifs.

CARBURANT

24) Règlement de distribution

Le Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA a décidé de désigner TOTAL pour la fourniture du carburant dans le cadre des Championnats d'Europe de Superkart de la CIK-FIA 2018 et 2019. Le carburant de marque Elf - LMS seront fournis par Total au prix de 4,80 € (TTC) le litre sur le lieu des Épreuves et sans commande préalable par les Concurrents.

La distribution d'essence se fera dans le Paddock après paiement. L'essence sera livrée dans des tonnelets de 60 litres, remplis de 50 litres, ceci permettant aux Concurrents de faire leur mélange. Les tonnelets seront livrés capsulés.

each Competition. No modification of this combination will be allowed after the list of participants has been made official by the Stewards of the Competition.

20) Each Driver will be entitled to submit to Scrutineering the following equipment:

Number of chassis:	1 *
Number of engines in Div. 1:	2 lower engines, of the same make or of different makes; 4 lower engines, of the same make, for the karts powered by 2 KZ2 engines

Sets of «slick» tyres:

free

Sets of «wet weather» tyres:

free

** Any chassis damaged in a racing incident ascertained by Race Direction or by the Panel of Stewards may be pointed out to the Technical Delegate, who will be the only official entitled to allow or refuse the replacement of the damaged chassis by a chassis that has not yet been registered at Scrutineering by another Driver.*

21) Change of equipment

Changing engines, chassis and the chassis/engine unit between the various Drivers is forbidden. However, one and the same spare engine may be registered at Scrutineering by several Drivers.

No change of 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 Competition. Offenders will be excluded from the Competition concerned.

SPORTING CHECKS AND SCRUTINEERING

22) See Article 2.10 of the General Prescriptions.

23) *At Scrutineering of each Competition, the chassis and main engine parts (crankcases) will be marked. A Driver may change his equipment already identified during Scrutineering until the beginning of Qualifying Practice. Any changed equipment shall be of the same make (chassis, engine) as the equipment mentioned on the Technical Passport and shall be passed again at Scrutineering. Therefore, the Organiser must provide for the presence of Scrutineering until the start of Qualifying Practice.*

FUEL

24) Distribution regulations

The FIA World Motor Sport Council has decided to designate TOTAL for the supply of fuel within the framework of the 2018 and 2019 CIK-FIA European Superkart Championships.

The Elf fuel - LMS will be supplied by Total at the price of 4.80 € (inclusive of tax) per litre at the venue of the Events, without it being necessary for Competitors to order it previously.

The fuel will be distributed in the Paddock after it has been paid for. The fuel will be delivered in 60-litre drums, filled with 50 litres, which will allow the Competitors to make up their own mixture. The drums will be delivered capped.

Coordonnées de Total :
Total Additifs et Carburants Spéciaux
M. Nicolas MANDRA
3, place du Bassin
69700 GIVORS, FRANCE
- Tél.: +33/4 72 49 84 25 - +33/6 20 60 80 73
- E mail : nicolas.mandra@total.com, mehmet.basar@total.com

Address of Total :
Total Additifs et Carburants Spéciaux
Mr Nicolas MANDRA
3, place du Bassin
69700 GIVORS, FRANCE
- Phone: +33/4 72 49 84 25 - +33/6 20 60 80 73
- E mail: nicolas.mandra@total.com, mehmet.basar@total.com

SÉCURITÉ GÉNÉRALE

25)

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 non-Qualitatifs, les Essais Qualitatifs et les Courses, 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 non-Qualitatifs, les Essais Qualitatifs et les Courses, 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, le Pilote devra directement et définitivement rejoindre la Zone de Réparations (Voie des stands), puis le Parc Fermé, sous peine d'être exclu du classement des Essais Qualitatifs 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 non-Qualitatifs, des Essais Qualitatifs ou des Courses.

d) Toute réparation à l'aide d'outillage est interdite en dehors de la Zone de Réparations (Voie des stands). 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 la Zone de Réparations (Voie des stands).

e) 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 la Zone de Réparations (Voie des stands).

f) 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 en Voie des stands ou au Parc Fermé, personne n'est autorisé à accéder à la piste excepté les commissaires de piste dans l'exécution de leur mission et le Pilote lorsqu'il conduit.

g) Pendant les Essais Qualitatifs et Courses, le kart ne peut être remis en marche que par le Pilote lui-même, sauf s'il repart de la Zone de Réparations (Voie des stands). Le Pilote ne pourra recevoir aucune aide extérieure sur la piste pendant le déroulement d'une

25)

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 non-Qualifying Practice, Qualifying Practice, and the Races, 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 non-Qualifying Practice, Qualifying Practice and the Races, 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, the Driver shall directly and definitively proceed to the Repairs Area (Pit lane) and then to the Parc Fermé, on pain of being excluded 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 non-Qualifying Practice, Qualifying Practice or the Race(s).

d) Any repairs with tools are banned outside the Repairs Area (Pit lane). It is forbidden to take any tools and/or spare parts on board the kart. The Driver can receive help only in the Repairs Area (Pit lane).

e) 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 Repairs Area (Pit lane).

f) 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 Pit lane or at the Parc Fermé, no one is allowed to accede to the track, with the exception of marshals carrying out their duties and Drivers when they are driving.

g) During Qualifying Practice and the Race(s), the kart may be restarted only by the Driver himself, except if he restarts from the Repairs Area (Pit lane). The Driver may not receive any outside help on the track during the running of a Competition, except in the

Compétition, excepté en Zone de Réparations (Voie des stands), qu'il ne pourra regagner que par ses propres moyens.

h) Une limitation de vitesse peut être imposée sur la Zone de Réparations (Voie des stands) pendant les Essais et les Courses. Tout Pilote dépassant cette limitation se verra infliger une pénalité prévue dans le Règlement ou le Code.

i) Si un Pilote est confronté à des problèmes mécaniques pendant les Essais ou la (les) Course(s) de la phase finale, il doit évacuer la piste dès que possible pour des raisons de sécurité.

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

k) Tout Pilote ne pourra quitter la Zone de Réparations (Voie des stands) que si le signal lumineux en sortie de Voie des stands l'y autorise.

l) 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.

m) Tout Pilote ayant l'intention de quitter la piste, de rentrer en Zone de Réparations (Voie des stands) en manifestera l'intention en temps utile et s'assurera qu'il peut le faire sans danger.

n) 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 en Zone de Réparations (Voie des stands) et remédier à cette non-conformité avant de reprendre la piste.

o) Lorsqu'ils participent aux Essais non-Qualificatifs ou Qualificatifs ou aux Courses, les Pilotes doivent en toutes circonstances porter l'équipement complet défini à l'Article 3 du Règlement Technique.

p) 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.

NOMBRE DE KARTS AUTORISÉS EN PISTE

26) Article 6.2 du Règlement des Circuits, Partie 1.

DÉROULEMENT D'UNE COMPÉTITION

27) Chaque Compétition se composera au moins d'Essais libres, d'Essais Qualificatifs et de Finales, appelées «Course 1», «Course 2» et, le cas échéant, «Course 3».

a) Essais libres: L'horaire de la Compétition devra prévoir au minimum 15 minutes d'Essais libres, avec un droit d'accès à la piste de 100 euros maximum. Ils sont réservés aux Pilotes ayant satisfait aux Vérifications Sportives.

b) Essais Qualificatifs: pour les Pilotes ayant satisfait aux Vérifications Techniques. Deux séances de 15 minutes minimum sont prévues, espacées de minimum 2h30. À chacun de leurs arrêts

Repairs Area (Pit lane), which he may reach only by his own means.

h) A speed limit may be imposed in the Repairs Area (Pit lane) during Practice and the Races. Any Driver breaching this speed limit will be imposed a penalty provided for in the Regulations or the Code.

i) If a Driver is faced with mechanical problems during Practice or the Race(s) of the final phase, he must evacuate the track as soon as possible for safety reasons.

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

k) Drivers may leave the Repairs Area (Pit lane) only if the light signal at the Pit lane exit allows them to.

l) 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.

m) Any Driver who intends to leave the track, to return to the Repairs Area (Pit lane) shall demonstrate his intention in due time and shall ensure that he may do so safely.

n) 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 Repairs Area (Pit lane) and remedy the breach before rejoining the track.

o) When they participate in non-Qualifying or Qualifying Practice or the Races, Drivers must at all times wear the full equipment defined under Article 3 of the Technical Regulations.

p) In the case of a «wet race» (conditions signalled by means of a panel by the Race Director 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.

NUMBER OF KARTS ALLOWED ON THE TRACK

26) Article 6.2 of the Circuit Regulations, Part 1.

RUNNING OF A COMPETITION

27) Each Competition will comprise Free Practice, Qualifying Practice and the Finals, called «Race 1», «Race 2», and if applicable «Race 3»

a) Free Practice: The programme of the Competition must provide for 15 minutes of free Practice as a minimum, with a fee of 100 euros maximum for the access to the track. It is reserved for Drivers who have passed the Sporting Checks.

b) Qualifying Practice: for Drivers who have passed Scrutineering. Two sessions of 15 minutes as a minimum are provided for, separated by 2h30 as a minimum. At each stop in the Repairs Area

en Zone de Réparations (Voie des stands), les Pilotes devront se présenter à la balance pour être pesés. Tous les tours complets sont chronométrés.

Le temps retenu est celui du meilleur tour effectué lors des deux séances. En cas d'ex æquo, le 2^e meilleur temps accompli sera déterminant, et ainsi de suite en cas de nouvel ex æquo.

Un Pilote dont le meilleur tour d'essais qualificatifs dépasse 115% du temps moyen des trois meilleurs temps de sa catégorie ne sera pas admis à participer au Warm-Up (facultatif) ni aux Courses. Toutefois, dans des circonstances exceptionnelles, qui pourront comprendre la réalisation d'un temps au tour approprié lors d'une précédente séance d'Essais non-Qualificatifs, les Commissaires Sportifs pourront autoriser le Pilote à prendre le départ des Courses, en fin de grille. Si plusieurs Pilotes sont acceptés de cette manière, leur ordre sera déterminé par les Commissaires Sportifs. Pour ces Pilotes «repêchés», les Commissaires Sportifs se réservent le droit de demander au Directeur de Course de faire usage du drapeau noir dans le cas où ils seraient en passe d'être doublés ou seraient déjà doublés.

c) Phase finale: les Pilotes qualifiés (nombre déterminé par la longueur du circuit et spécifié dans le Règlement Particulier de la Compétition) disputeront la phase finale, sur une distance minimale de 100 km, qui se déroulera selon le schéma suivant: Course 1, Course 2 et, le cas échéant, Course 3 (chaque Course donne lieu à un classement final et une attribution de points au Championnat).

* Course 1 (50 km) : Si la Compétition comporte 3 courses, la distance maximale sera de 45 km. Positions de départ selon la place obtenue à l'issue des séances d'Essais Qualificatifs.

* Course 2 (50 km) : Si la Compétition comporte 3 courses, la distance maximale sera de 45 km. Positions de départ selon la place obtenue à l'issue des séances d'Essais Qualificatifs. Les seules modifications possibles de la grille de départ ne pourront être que consécutives à des disqualifications ou à des abandons déclarés par écrit aux Commissaires Sportifs à l'issue de la Course 1.

* Course 3 (45 km) : Positions de départ selon la place obtenue à l'issue des Courses 1 et 2 comme suit: 0 point au 1^{er}, 2 points au 2^e, 3 points au 3^e et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place. Si un Pilote ne prend pas le départ de la Course 1 et/ou Course 2, il lui sera crédité un nombre de points égal au nombre des participants plus 1 dans la Course concernée.

Si un Pilote s'est vu présenter le drapeau noir ou a été exclu, il lui sera crédité un nombre de points égal au nombre de participants plus 2 dans la Course concernée.

- Tout Pilote qui n'aura pas effectué la totalité des tours prévus, même s'il n'a pas terminé la Course 1 et/ou Course 2, sera classé selon le nombre de tours qu'il aura réellement effectués.

Les seules modifications possibles de la grille de départ ne pourront être que consécutives à des disqualifications ou à des abandons déclarés par écrit aux Commissaires Sportifs à l'issue de la Course 1 et/ou Course 2.

Les Courses devront être espacées d'au moins 3 heures.

(Pit lane), Drivers shall report to the weighing area in order to be weighed. Any lap fully covered is timed.

The time retained is that of the best lap covered during the two sessions. Any ties will be decided by the 2nd best time set by each Driver, and so on in the case of further ties.

Any Driver whose best qualifying lap is more than 115% of the average time of the best three lap times in his category will not be allowed to take part in the Warm-Up (optional) and the Races. However, under exceptional circumstances which may include setting a suitable lap time in a previous non-Qualifying Practice session, the Stewards may allow the Driver to start the Races, at the end of the grid. Should there be more than one Driver accepted in this manner, their order will be determined by the Stewards. For these Drivers who are given a second chance, the Stewards reserve the right to ask the Clerk of the Course to use the black flag if they are about to be overtaken or have already been overtaken.

c) Final phase: the qualified Drivers (number determined by the length of the circuit and specified in the Supplementary Regulations of the Competition) will compete in the final phase, over a minimum distance of 100 km, which will be run according to the following format: Race 1, Race 2, and if applicable Race 3 (for each Race there is a final classification and an allocation of Championship points).

** Race 1 (50 km): If the Competition consists of 3 races, the maximum distance will be 45 km. Starting positions according to the position obtained after the Qualifying Practice sessions.*

** Race 2 (50 km): If the Competition consists of 3 races, the maximum distance will be 45 km. Starting positions according to the position obtained after the Qualifying Practice sessions. The starting grid may be modified only further to disqualifications or retirements declared in writing to the Stewards after Race 1.*

** Race 3 (45 km): Starting positions according to the awarded points after Races 1 and 2 as follows:
0 point to the 1st, 2 points to the 2nd, 3 points to the 3rd and so on according to an increasing progression of one point per place. If a Driver does not take the start in Race 1 and/or Race 2, he will receive a number of points equal to the number of participants plus 1 in the Race concerned.*

If a Driver has been black-flagged or excluded, he will receive a number of points equal to the number of participants plus 2 in the Race concerned.

- Any Driver who has not covered all the laps scheduled, even if he has not finished Race 1 and/or Race 2, will be classified according to the number of laps he has actually completed.

The starting grid may be modified only further to disqualifications or retirements declared in writing to the Stewards after Race 1 and/or Race 2.

The Races must be separated by 3 hours as a minimum.

GRILLES DE DÉPART

- 28)
- a) À l'issue de la dernière séance d'Essais Qualificatifs, la liste des Pilotes qualifiés sera officiellement publiée, ainsi que les grilles de départ.
- b) Seuls ces Pilotes seront autorisés à prendre le départ la Course 1, de la Course 2 et, le cas échéant, de la Course 3.
- 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 dès qu'il en aura l'occasion.
- d) 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 dès son arrivée sur la Pré-Grille. Ce choix ne modifiera que la première ligne, à l'disqualification 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.
- e) L'accès à la grille prendra fin vingt minutes avant l'heure prévue pour le départ de la Course. Tout kart qui n'aura alors pas pris sa position sur la grille ne sera plus autorisé à le faire, sauf circonstances exceptionnelles laissées à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

PROCÉDURE DE DÉPART

- 29) Article 2.20 des Prescriptions Générales.
- 30) 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.
- 31) 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 entraîner des sanctions allant de la pénalité en temps ou de passage par la Voie des Stands à l'disqualification du Pilote concerné de la Compétition.

STARTING GRIDS

- 28)
- a) *At the end of the final Qualifying Practice session, the list of qualified Drivers as well as the starting grids will be officially published.*
- b) *Only these Drivers will be allowed to take the start of Races 1, Race 2 and, if applicable, Race 3.*
- 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 kart(s) will not be ready to take the start must inform the Official in charge of the Assembly Area, who will advise the Clerk of the Course as soon as he has the opportunity.*
- d) *The pole position Driver of each grid will have the choice in the pole position (on the left or right side of the track), providing that he advises the Clerk of the Course as soon as he reaches the Assembly Area. This choice will only modify the first row, to the disqualification 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.*
- e) *Access to the grid will end twenty minutes before the time scheduled for the start of the Race. Any kart which has not taken its position on the grid at that moment shall no longer be allowed to do so, except under exceptional circumstances left to the appreciation of the Panel of Stewards.*

STARTING PROCEDURE

- 29) Article 2.20 of the General Prescriptions.
- 30) *Rolling start 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.*
- 31) *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 sanctions ranging from a time penalty or a drive-through penalty to the disqualification of the Driver concerned from the Competition.*

VOITURE DE SÉCURITÉ

32)

a) La voiture de sécurité portera les mots «SAFETY CAR» en caractères d'une dimension similaire à celle des numéros de course, sur l'arrière et sur les côtés. Elle sera équipée de trois gyrophares orange sur le toit, chacun alimenté par un circuit électrique différent. Elle sera conduite par un Pilote de circuit expérimenté. Elle aura à son bord un observateur, capable de reconnaître tous les karts en course, et qui sera en contact radio permanent avec la direction de course.

b) Au maximum 30 minutes avant l'heure du départ de la course, la voiture de sécurité prendra position à l'avant de la grille et restera là jusqu'à ce que le signal des cinq minutes soit donné. A ce moment-là (excepté en application du point m) ci-dessous), elle couvrira un tour complet du circuit et rentrera dans la voie des stands.

c) La voiture de sécurité pourra être mise en service pour neutraliser la course sur décision du Directeur de Course. Elle ne sera utilisée que si des concurrents ou des officiels courent un danger physique immédiat, dans des circonstances ne justifiant néanmoins pas l'arrêt de la course.

d) Quand l'ordre sera donné d'utiliser la voiture de sécurité pendant la course, tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux jaunes agités et un panneau «SC», qui seront maintenus jusqu'à la fin de l'intervention.

e) La voiture de sécurité, feux orange allumés, partira de la voie des stands et gagnera la piste, où que se trouve le kart en tête de la course.

f) Tous les karts en course doivent se mettre en file derrière la voiture de sécurité à une distance inférieure à cinq longueurs de kart et il est absolument interdit, avec les exceptions suivantes, de dépasser tant que les karts n'ont pas franchi la Ligne (ou le point de départ suivant de la voiture de sécurité) après le retour aux stands de la voiture de sécurité. Les dépassements seront autorisés aux conditions suivantes:

- si un kart y est invité par la voiture de sécurité;
- selon m) ci-après;
- tout kart entrant dans les stands pourra dépasser un autre kart ou la voiture de sécurité après avoir franchi la 1ère ligne de la voiture de sécurité, comme défini en o) ci-dessous;
- tout kart quittant les stands pourra être dépassé par un autre kart sur la piste avant qu'il ne franchisse la 2ème ligne de la voiture de sécurité, comme défini en o) ci-dessous;
- lors de son retour aux stands, la voiture de sécurité pourra être dépassée par des karts sur la piste une fois qu'elle aura franchi la 1ère ligne de la voiture de sécurité;
- si un kart ralentit en raison d'un problème grave.

g) Quand le Directeur de Course le lui ordonnera, l'observateur à bord de la voiture de sécurité utilisera un feu vert pour faire signe de dépasser à tous les karts se trouvant entre ce kart et le kart de tête. Ces karts continueront de rouler à vitesse réduite et sans se dépasser, jusqu'à ce qu'ils atteignent la file de karts se trouvant derrière la voiture de sécurité.

h) La voiture de sécurité sera utilisée au moins jusqu'à ce que le kart de tête soit derrière la voiture de sécurité et que les autres

SAFETY CAR

32)

a) *The safety car must be marked "SAFETY CAR" in letters of similar dimensions to those of the race numbers, on the rear and sides. It must have three revolving orange lights on the roof each powered by a different electrical circuit. It will be driven by an experienced circuit Driver. It will carry an observer capable of recognising all the competing karts, who is in permanent radio contact with race control.*

b) *No more than 30 minutes before the race start time the safety car will take up position at the front of the grid and remain there until the five minute signal is given. At this point (except under m) below) it will cover a whole lap of the circuit and enter the pit lane.*

c) *The safety car may be brought into operation to neutralise a race upon the decision of the Clerk of the Course. It will be used only if competitors or officials are in immediate physical danger but the circumstances are not such as to necessitate stopping the race.*

d) *When the order is given to deploy the safety car, all observers' posts will display waved yellow flags and a board «SC» which shall be maintained until the intervention is over.*

e) *The safety car will start from the pit lane with its orange lights illuminated and will join the track regardless of where the race leader is.*

f) *All the competing karts must then form up in line behind the safety car no more than 5 karts lengths apart and overtaking, with the following exceptions, is forbidden until the karts reach the Line (or the next safety car starting point) after the safety car has returned to the pits. Overtaking will be permitted under the following circumstances :*

- *if a kart is signalled to do so from the safety car;*
- *under m) below;*
- *any kart entering the pits may pass another kart or the safety car after it has crossed the first safety car line, as defined under o) below;*
- *any kart leaving the pits may be overtaken by another kart on the track before it crosses the second safety car line, as defined under o) below;*
- *when the safety car is returning to the pits it may be overtaken by karts on the track once it has crossed the first safety car line;*
- *if any kart slows with an obvious problem.*

g) *When ordered to do so by the Clerk of the Course the observer in the safety car will use a green light to signal to any karts between it and the race leader that they should pass. These karts will continue at reduced speed and without overtaking until they reach the line of karts behind the safety car.*

h) *The safety car shall be used at least until the leader is behind it and all remaining karts are lined up behind him (or, when there is*

karts soient alignés derrière le kart de tête (ou, s'il y a plusieurs voitures de sécurité, tous les karts dans le secteur de cette voiture de sécurité).

Une fois derrière la voiture de sécurité, le kart de tête (ou le kart de tête de ce secteur) doit rester à une distance inférieure à 5 longueurs de kart (excepté en application du point j) ci-dessous) de la voiture de sécurité et tous les autres karts doivent rester en formation aussi serrée que possible.

i) Pendant que la voiture de sécurité sera en service, les karts concurrents pourront entrer dans la voie des stands, mais ils ne pourront regagner la piste que lorsque le feu vert à la sortie de la voie des stands aura été allumé. Il sera allumé en permanence, sauf lorsque la voiture de sécurité et la file de karts qui la suit passeront devant la sortie des stands, ou seront sur le point de le faire. Un kart regagnant la piste avancera à une vitesse appropriée jusqu'à ce qu'il atteigne l'extrémité de la file de karts se trouvant derrière la voiture de sécurité.

Dans certaines conditions, le Directeur de Course pourra demander à la voiture de sécurité d'emprunter la voie des stands. Dans ce cas et à condition que les feux orange de la voiture de sécurité restent allumés, tous les karts devront la suivre sur la voie des stands sans se dépasser. Tout kart entrant dans la voie des stands dans ces conditions pourra s'arrêter dans le garage attribué à son équipe.

j) Lorsque le Directeur de Course rappellera la voiture de sécurité, elle éteindra ses feux orange, ce sera le signal pour les Pilotes qu'elle rentrera dans la voie des stands à la fin de ce tour. A ce moment-là, le premier kart de la file derrière la voiture de sécurité pourra imposer l'allure et, si nécessaire, se situer à plus de cinq longueurs de kart derrière elle. Lorsque la voiture de sécurité approchera de l'entrée des stands, les drapeaux jaunes et les panneaux SC aux postes de surveillance seront retirés et remplacés par des drapeaux verts agités, les feux verts étant allumés sur la Ligne. Ces drapeaux seront déployés pendant un tour au maximum.

k) Chaque tour accompli pendant que la voiture de sécurité est utilisée sera compté comme un tour de course.

l) Si la course se termine alors que la voiture de sécurité est encore en piste, elle regagnera la voie des stands à la fin du dernier tour et les karts se verront présenter le drapeau à damier selon la procédure normale sans être autorisées à doubler.

m) Dans des circonstances exceptionnelles, le départ de la course peut être donné derrière la voiture de sécurité. Dans ce cas, ses feux orange seront allumés à tout moment avant le signal une minute. C'est le signal pour les Pilotes que le départ de la course sera donné derrière la voiture de sécurité. Lorsque les feux verts s'allumeront, la voiture de sécurité quittera la grille suivie de tous les karts dans l'ordre de la grille à une distance inférieure à 5 longueurs de kart. Il n'y aura aucun tour de formation et la course commencera lorsque les feux verts seront allumés.

Le dépassement est autorisé, pendant le premier tour uniquement, si un kart est retardé lorsqu'il quitte sa position sur la grille et que les karts se trouvant derrière lui ne peuvent éviter de le dépasser sans retarder outre mesure le reste du plateau. Dans ce cas, les Pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre de départ initial.

Un Pilote retardé en quittant la grille ne peut dépasser un autre kart en marche s'il était immobile après le franchissement de la Ligne par les autres karts, et doit se ranger à l'arrière de la file de karts se trouvant derrière la voiture de sécurité. Si plusieurs Pilotes sont

more than one safety car, all the karts in that safety car's sector).

Once behind the safety car, the race leader (or leader of that sector) must keep within 5 kart lengths of it (except as under j) below) and all remaining karts must keep the formation as tight as possible.

i) While the safety car is in operation, competing karts enter the pit lane, but may only rejoin the track when the green light at the end of the pit lane is on. It will be on at all times except when the safety car and the line of karts following it are about to pass or are passing the pit exit. A kart rejoining the track must proceed at an appropriate speed until it reaches the end of the line of karts behind the safety car.

Under certain circumstances the Clerk of the Course may ask the safety car to use the pit lane. In these cases, and provided its orange lights remain illuminated, all karts must follow it into the pit lane without overtaking. Any kart entering the pit lane under these circumstances may stop at its designated garage area.

j) When the Clerk of the Course calls in the safety car, it must extinguish its orange lights; this will be the signal to the Drivers that it will be entering the pit lane at the end of that lap. At this point the first kart in line behind the safety car may dictate the pace and, if necessary, fall more than five kart lengths behind it. As the safety car is approaching the pit entry the yellow flags and SC boards at the observer's posts will be withdrawn and replaced by waved green flags with green lights at the Line. These will be displayed for no more than one lap.

k) Each lap completed while the safety car is deployed will be counted as a race lap.

l) If the race ends whilst the safety car is deployed it will enter the pit lane at the end of the last lap and the karts will take the chequered flag as normal without overtaking.

m) In exceptional circumstances the race may be started behind the safety car. In this case, at any time before the one minute signal its orange lights will be turned on. This is the signal to the Drivers that the race will be started behind the safety car. When the green lights are illuminated, the safety car will leave the grid with all karts following in grid order no more than 5 kart lengths apart. There will be no formation lap and the race will start when the green lights are illuminated.

Overtaking, during the first lap only, is permitted if a kart is delayed when leaving its grid position and karts behind cannot avoid passing it without unduly delaying the remainder of the field. In this case, Drivers may only overtake to re-establish the original starting order.

Any Driver who is delayed leaving the grid may not overtake another moving kart if he was stationary after the remainder of the karts had crossed the Line, and must form up at the back of the line of karts behind the safety car. If more than one Driver is affected,

concernés, ils doivent se ranger à l'arrière de la file de karts selon l'ordre dans lequel ils ont quitté la grille.
Une pénalité sera imposée à tout Pilote qui aura, de l'avis des Commissaires Sportifs, dépassé sans nécessité un autre kart pendant le premier tour.

n) Il n'y aura qu'une voiture de sécurité en service à la fois, sauf sur les circuits d'une longueur supérieure à 7 km, pour lesquels la FIA pourra autoriser d'autres voitures de sécurité, stationnées à équidistance autour du circuit. Lorsque plusieurs voitures de sécurité seront autorisées, les conditions suivantes s'appliqueront :

- Le point de départ de chaque voiture de sécurité doit être annoncé à tous les Pilotes.
- Lorsque les voitures de sécurité quitteront le circuit, des feux verts s'allumeront sur la Ligne et à leurs points de départs respectifs. Tous les postes de surveillance déploieront alors un drapeau vert. Les drapeaux verts seront retirés après un tour.

o) Pour les circuits sur lesquels les procédures de la voiture de sécurité doivent être appliquées, deux «Lignes de la Voiture de Sécurité» continues, de 20 cm de large devraient être tracées à l'aide d'une peinture antidérapante, d'un côté à l'autre de la piste et des voies d'accès et de sortie des stands, perpendiculairement à l'axe longitudinal de la piste, aux endroits suivants:

- Ligne 1 de la Voiture de Sécurité: au point où il est jugé raisonnable d'autoriser un kart entrant dans les stands à dépasser la voiture de sécurité ou toute autre kart resté en piste. Il s'agit également du point où les karts en compétition peuvent dépasser la voiture de sécurité alors qu'elle regagne les stands à la fin d'une intervention.
- Ligne 2 de la Voiture de Sécurité: au point où les karts quittant les stands sont susceptibles de rouler à une vitesse similaire à celle des karts en course sur la piste. Un kart qui se trouve sur la piste peut donc dépasser un kart quittant les stands avant d'atteindre cette ligne mais aucun dépassement n'est autorisé après.

ARRÊT DE LA COURSE

33) Article 2.21 des Prescriptions Générales.

NOUVEAU DÉPART D'UNE COURSE

34) Article 2.22 des Prescriptions Générales.

ARRIVÉE ET PARC FERMÉ

35) Articles 2.23 et 2.13 des Prescriptions Générales.

INCIDENTS

36) 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 11.11 du Code;
- violé les présentes Prescriptions ou le Code;
- pris un départ anticipé;
- violé la signalisation par drapeaux;
- fait prendre un faux départ à un ou plusieurs karts;

*they must form up at the back of the field in the order they left the grid.
A penalty will be imposed on any Driver who, in the opinion of the Stewards, unnecessarily overtook another kart during the first lap.*

*n) There will be one safety car in operation at a time, except for circuits of over 7 km in length, where other safety cars, positioned at equi-distant points around the circuit, may be authorised by the FIA. If more than one safety car is authorised, the following requirements will apply:
- The starting point of each safety car must be announced to all the Drivers.
- When the safety cars pull off the circuit, green lights will be shown at the Line and their respective starting points. All observers' posts will then show a green flag. The green flags will be withdrawn after one lap.*

o) At circuits where safety car procedures are to be used, two continuous, 20cm wide "Safety Car Lines" should be marked with non-skid paint, crossing the track and the pit entry and exit roads from side to side, normal to the track centreline, at the following places:

- Safety Car Line 1: at the point at which it is deemed reasonable to allow a kart entering the pits to overtake the safety car or another competing kart remaining on the track. It is also the point at which competing karts can pass the safety car as it enters the pits at the end of the intervention.

- Safety Car Line 2: at the point at which karts leaving the pits are likely to be travelling at a similar speed to competing karts on the track. A kart on the track may therefore overtake another leaving the pits before reaching this line but no overtaking may take place after it.

STOPPING A RACE

33) Article 2.21 of the General Prescriptions.

RESTARTING A RACE

34) Article 2.22 of the General Prescriptions.

FINISH AND PARC FERMÉ

35) Articles 2.23 and 2.13 of the General Prescriptions.

INCIDENTS

36) 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 11.11 of the Code;
- violated these Sporting Regulations or the Code;
- have jumped the start;
- have not respected flag signalling;
- have caused one or several karts to take a false start;

- causé une collision;
- fait quitter la piste à un Pilote;
- illégitimement empêché une manœuvre de dépassement légitime d'un Pilote;
- illégitimement gêné un autre Pilote au cours d'une manœuvre de dépassement.

a) Il appartiendra aux Commissaires Sportifs de décider, sur rapport ou demande du Directeur d'Épreuve ou du Directeur de Course, si un ou des Pilote(s) est/sont mêlé(s) à un Incident; il(s) ne doit(en)t pas quitter le circuit sans le consentement des Commissaires Sportifs.

b) Si un Pilote est impliqué dans une collision ou 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 10 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, prenant en compte sa gravité, 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 12.3 du Code.

Dans des cas de non-respect de la procédure de départ, de dépassement de la limitation de vitesse sur la Voie des Stands constaté lors d'une Course ou de franchissement d'une ligne lors d'une Course, les Commissaires Sportifs pourront recourir à une pénalité de passage par la Voie des Stands. L'ordre de recourir à cette pénalité sera communiqué par les Commissaires Sportifs à la Direction de Course, qui en informera par panneau le Pilote concerné. Après le premier panneau de la pénalité, le Pilote ne pourra couvrir plus de trois tours complets avant d'entrer dans la Voie des Stands. Toutefois, si la pénalité doit être infligée au cours des cinq derniers tours, ou après la fin de la Course, le passage par la Voie des Stands sera substitué par une pénalité en temps de 25 secondes. À l'issue de la Course, les Commissaires Sportifs notifieront par écrit au Concurrent la pénalité qui lui a été imposée, en spécifiant l'heure à laquelle la pénalité avait été annoncée au Pilote par la Direction de Course.

CÉRÉMONIE DE PODIUM

37) À l'issue de chaque Course d'une Compétition, les Pilotes classés 3^e, 2^e et 1^{er} monteront successivement sur le podium. L'hymne national du Pilote vainqueur sera joué et les drapeaux nationaux des trois premiers seront hissés.

DROITS D'INSCRIPTION ET FONDS DE PRIX

38) Chaque ASN dont un ou plusieurs Pilotes s'est/se sont engagé(s) devra verser à la CIK-FIA 263 Euros par Championnat pour alimenter le Fonds de Prix commun récompensant les Champions.

39) Le droit d'engagement et l'inscription devront être payés et envoyés par le Concurrent. La CIK-FIA devra être en possession des

- have caused a collision;
- have forced another Driver out of the track;
- have illegally prevented a legitimate passing manoeuvre by a Driver;
- have illegally impeded another Driver during a passing manoeuvre.

a) It will be the responsibility of the Stewards to decide, further to a report or a request from the Race Director or of the Clerk of the Course, 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 a collision or 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 10-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/she achieved in the session concerned. However, considering its serious nature, the Stewards may decide, instead of the 10-second time penalty, of a sanction among those provided for in the penalty scale of Article 12.3 of the Code.

In cases of breaches of the starting procedure, overspeeding in the Pit Lane recorded during a Race or crossing a line during a Race, the Stewards may have recourse to a drive-through penalty.

The order to have recourse to this penalty will be communicated by the Stewards to the Race Direction, which will notify the relevant Driver by showing him a board. After the first presentation of the board indicating the penalty, the Driver may cover no more than three complete laps before entering the Pit Lane. However, should the penalty be imposed during the last five laps, or after the end of the Race, the drive-through will be replaced by a 25-second time penalty.

After the Race, the Stewards will give to the Competitor a written notification of the penalty which has been imposed on him, specifying the time at which the board indicating the penalty had been shown to the Driver by Race Direction.

PODIUM CEREMONY

37) At the end of each Race of a Competition, the Drivers classified 3rd, 2nd and 1st 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

38) Each ASN of which one or several Drivers has/have entered must pay to the CIK-FIA 263 Euros per Championship to contribute to the common Prize Fund which rewards the Championships.

39) 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

inscriptions au plus tard à la date de clôture, au moins 21 jours avant la date de chaque Compétition. Ce droit comprend la fourniture par la CIK-FIA d'un Annuaire. Le droit d'inscription par Pilote par Compétition est de 417 Euros (dont 313 Euros seront retournés à l'Organisateur de la Compétition).

date of entries, at least 21 days prior to each Competition. This fee includes the supply by the CIK-FIA of a Yearbook. The entry fee per Driver for each Competition is 417 Euros (313 Euros of which are paid back to the Organiser of the Competition).

CT	Commissaire Technique
DT	Délégué Technique
DE	Directeur d'Épreuve
RH	Règlement d'Homologation
OK	Championnat de la CIK-FIA selon le Règlement Général OK
OK-Junior	Championnat de la CIK-FIA selon le Règlement Spécifique OK-Junior

S	Scrutineer
TD	Technical Delegate
RD	Race Director
HR	Homologation Regulations
OK	CIK-FIA championship according to the General Regulations for OK
OK-Junior	CIK-FIA championship according to the Specific Regulations for OK-Junior

1.2.1 – Généralités

1.2.1.1 – Définition d'un Kart

Un kart est un véhicule terrestre monoplace, sans toit ni habitacle, sans suspension, avec ou sans carrosserie, équipé de 4 roues non alignées qui sont en contact avec le sol, dont les 2 avant assurent la conduite et les 2 arrière, reliées par un essieu monobloc, la locomotion.

Les parties principales sont le châssis (carrosserie comprise), les pneumatiques et le moteur.

1.2.1.2 – Acquisition de données

Tout système, à mémoire ou non, installé sur un kart, permettant au Pilote, pendant ou après la course, de lire, indiquer, acquérir, enregistrer, informer, transmettre toute information.

1.2.1.3 – Télémétrie

Transmission de données entre un kart en mouvement et une entité extérieure.

1.2.1.4 – Parties mécaniques

Toutes celles nécessaires à la propulsion, la direction et le freinage, ainsi que tout accessoire, mobile ou non, nécessaire à leur fonctionnement normal.

1.2.1.5 – Pièce d'origine ou de série

Pièce ayant subi toutes les phases de fabrication prévues et effectuées par le Constructeur du matériel considéré, et montée sur le kart à l'origine.

1.2.1.6 – Composite

Matériau formé de plusieurs composants distincts dont l'association confère à l'ensemble des propriétés qu'aucun des composants pris séparément ne possède.

1.2.1.7 – Maximum

Valeur la plus grande atteinte par une quantité variable; limite supérieure.

1.2.1.8 – Minimum

Valeur la plus petite atteinte par une quantité variable; limite inférieure.

1.2.2 – Châssis

Structure d'ensemble du kart qui assemble les parties mécaniques et la carrosserie, y compris toute pièce solidaire de ladite structure.

1.2.2.1 – Cadre

Partie porteuse, principale et monobloc du châssis, recevant les pièces principales et auxiliaires.

1.2.1 – General

1.2.1.1 – Definition of a Kart

A kart is a land single seater vehicle without a roof or a cockpit, without suspensions and with or without bodywork elements, with 4 non-aligned wheels that are in contact with the ground, the 2 front ones of which control the direction and the other 2 rear ones, connected by a one piece axle, transmit the power.

The main parts are the chassis (including the bodywork), the tyres and the engine.

1.2.1.2 – Data acquisition

All systems, with or without a memory, installed on a kart, allowing the Driver during or after the race to read, indicate, obtain, register, inform or transmit any information.

1.2.1.3 – Telemetry

Transmission of data between a moving kart and an outside entity.

1.2.1.4 – Mechanical components

Any components necessary for propulsion, steering and braking, as well as any accessory, whether mobile or not, necessary for their normal functioning.

1.2.1.5 – Original or series component

Any component which has undergone all the scheduled manufacturing stages carried out by the Manufacturer of the equipment considered and originally mounted on the kart.

1.2.1.6 – Composite

Material composed of several distinct constituents the association of which gives the material properties that no constituent taken separately has.

1.2.1.7 – Maximum

Greatest value reached by a variable quantity; highest limit.

1.2.1.8 – Minimum

Smallest value reached by a variable quantity; lowest limit.

1.2.2 – Chassis

Global structure of the kart which assembles the mechanical components and the bodywork, including any part that is interdependent of the said structure.

1.2.2.1 – Frame

Main supporting part of the chassis, in one piece and receiving the main and auxiliary parts.

1.2.3 – Moteur

1.2.3.1 – Cylindrée

Volume V engendré dans le(s) cylindre(s) moteur(s) par le déplacement ascendant ou descendant du ou des piston(s).

Ce volume est exprimé en centimètres cubes et, pour tous les calculs concernant la cylindrée des moteurs, le nombre «pi» sera pris forfaitairement à 3,1416.

$$V = 0,7854 \times d^2 \times l \times n$$

avec: d = alésage; l = course; n = nombre de cylindres.

1.2.3.2 – Canaux ou conduits

Les canaux ou conduits sont des éléments cylindriques ou cylindro-coniques permettant le passage des gaz, quelles que soient la longueur ou la position de ces éléments.

Nombre de canaux ou conduits: le nombre de canaux ou conduits réels est la plus grande quantité d'éléments cylindriques ou cylindro-coniques transmettant les gaz du carter pompe jusqu'au-dessus du piston, ainsi que ceux transmettant les gaz de l'extérieur du cylindre aux lumières d'admission, ou des lumières d'échappement à l'extérieur du cylindre.

1.2.3.3 – Lumière d'admission ou d'échappement

Une lumière est formée par l'intersection de la périphérie du cylindre et du conduit d'admission ou d'échappement. Cette lumière est ouverte ou fermée par le passage du piston.

1.2.3.4 – Power valve

Par «power valve» est entendu tout système qui, de façon manuelle, électrique, hydraulique ou par tout autre moyen, peut modifier le cycle (timing) normal du dispositif d'échappement ou le cours normal des gaz d'échappement à quelque point que ce soit entre le piston et la sortie de l'échappement à l'air libre, lorsque le moteur est en marche.

1.2.3.5 – Valve de décompression

Par «valve de décompression» est entendu un système mécanique, passif, ayant pour seul but de limiter la compression du moteur dans les phases de démarrage du moteur. Une fois la phase de démarrage terminée, la valve doit se fermer. Elle doit rester immobile et inactive lorsque le kart est en piste, moteur allumé. Ce système ne peut, en aucun cas, ni à aucun moment, diminuer le volume de la chambre de combustion du moteur en-deçà de la valeur minimale autorisée.

1.2.4 – Radiateur

C'est un échangeur particulier permettant de refroidir un liquide par l'intermédiaire de l'air. Échangeur Liquide/Air.

1.2.5 – Réservoir de carburant

Toute capacité contenant du carburant susceptible de s'écouler vers le moteur.

1.2.6 – Roue

Elle est définie par la jante avec pneumatique et sert à la conduite ou la propulsion du kart.

1.2.3 – Engine

1.2.3.1 – Cylinder cubic capacity

V volume engendered in the engine cylinder(s) by the upward or downward movement of the piston(s).

This volume is expressed in cubic centimetres and, for all calculations concerning engine capacity, the number "pi" will be taken inclusively as 3.1416.

$$V = 0.7854 \times d^2 \times l \times n$$

with: d = bore; l = stroke; n = number of cylinders.

1.2.3.2 – Ducts or passages

Ducts or passages are cylindrical or cylindrical-conical elements allowing the passage of gases whatever the length or position of these elements.

Number of ducts or passages: the number of real ducts or passages is the greatest quantity of cylindrical or cylindrical-conical elements which transmit gases from the pump casing to the top of the piston, as well as those which transmit gases from the outside of the cylinder to the inlet ports, or from the exhaust ports to the outside of the cylinder.

1.2.3.3 – Inlet or exhaust port

A port is composed of the intersection of the periphery of the cylinder and the inlet or exhaust duct. This port is opened or shut by the passage of the piston.

1.2.3.4 – Power valve

By «power valve» is meant any system which can alter by manual, electric, hydraulic or any other means the normal exhaust port timing or the normal flow of exhaust gases at any point between the piston and the final exhaust exit when the engine is running.

1.2.3.5 – Decompression valve

By «decompression valve» is meant a passive mechanical system with the sole aim of limiting engine compression in the engine starting phases. Once the starting phase is finished, the valve must close. It must remain stationary and inactive when the kart is on the track with the engine on. This system may not, under any circumstances or at any time, decrease the volume of the engine's combustion chamber below the minimum authorised value.

1.2.4 – Radiator

This is a specific exchanger which permits the cooling of a liquid with air. Liquid/Air exchanger.

1.2.5 – Fuel tank

Any capacity containing fuel which may flow to the engine.

1.2.6 – Wheel

It is defined by the rim with a pneumatic tyre, for the driving or propulsion of the kart.

Article 2 Prescriptions Générales

2.1) GÉNÉRALITÉS

2.1.1 – Le kart et toutes les modifications doivent se conformer

Article 2 General Prescriptions

2.1) GENERAL

2.1.1 – The kart and any modification must conform to the specific

au règlement spécifique du Groupe et/ou de la Catégorie dans lequel/laquelle le kart est engagé, ou aux Prescriptions Générales ci-dessous.

2.1.2 – Application des Prescriptions Générales

Les présentes Prescriptions Générales s'appliquent à tous les Groupes et Catégories dans l'hypothèse où ceux-ci ne font pas l'objet de dispositions spécifiques.

2.1.3 – Il est du devoir de chaque Concurrent de prouver aux Commissaires Techniques et aux Commissaires Sportifs que son kart est en conformité avec le Règlement dans son intégralité à tout moment de l'épreuve.

2.1.4 – Modifications

Toute modification est interdite si elle n'est pas explicitement autorisée par un article du présent Règlement ou pour des raisons de sécurité décidées par la CIK-FIA. Par modification, on comprend toutes les opérations susceptibles de changer l'aspect initial, les cotes, les dessins ou les photos des pièces d'origine homologuées représentées sur la Fiche d'Homologation. De plus, toute modification ou tout montage ayant pour conséquence d'altérer une valeur réglementaire ou son contrôle est présumée frauduleuse et est donc interdite.

2.1.5 – Addition de matériau et de pièces

Toute addition ou fixation de matériau ou de pièces est interdite si elle n'est pas explicitement autorisée par un article du présent Règlement ou pour des raisons de sécurité décidées par la CIK-FIA. Du matériau retiré ne pourra pas être réutilisé. La remise en état de la géométrie du cadre, suite à un accident, est permise par addition des matériaux nécessaires à la réparation (métal d'apport pour souder, etc.); les autres pièces qui seraient usées ou endommagées ne pourront pas être réparées par addition ou fixation de matériau, à moins qu'un article du présent Règlement ne l'autorise par exception.

2.1.6 – Acier magnétique

Acier de construction ou acier de construction allié, répondant aux classifications ISO 4948 et aux désignations ISO 4949. Les aciers alliés dont la teneur en masse d'au moins un élément d'alliage est $\geq 5\%$ sont interdits.

2.1.7 – Pièces en composite

Toutes les pièces en matériau composite sont interdites sur le kart, sauf pour le siège, le plancher, la protection de chaîne, le patin de protection du disque de frein arrière, les clapets et les disques de friction de l'embrayage dans les catégories KZ/KZ2.

2.2) KART

2.2.1 – Exigences générales

2.2.1.1 – Un kart est composé du châssis-cadre (avec ou sans carrosserie), des pneus et du moteur. Il doit remplir les conditions générales suivantes:

2.2.1.2 – Position de conduite: sur le siège, les pieds vers l'avant.

2.2.1.3 – Nombre de roues: 4.

2.2.1.4 – Matériel: l'utilisation de titane sur le châssis est interdite.

regulations of the Group and/or the Category in which the kart is entered, or to the General Prescriptions below.

2.1.2 – Application of the General Prescriptions

These General Prescriptions apply to all Groups and Categories in the event that they are not subject to specific regulations.

2.1.3 – *It is the duty of every Entrant to prove to the Scrutineers and to the Stewards that his kart integrally complies with the Regulations throughout the event.*

2.1.4 – Modifications

Any modification is forbidden if it is not explicitly authorised by an article of these Regulations or for safety reasons decided by the CIK-FIA. By modification are meant any operations likely to change the initial aspect, the dimensions, the drawings or the photographs of an original homologated part represented on the Homologation Form. Furthermore, any modification or assembly resulting in altering a regulatory dimension or impeding its control is assumed to be fraudulent and is therefore forbidden.

2.1.5 – Adjunction of material or parts

Any adjunction or fixation of material or of parts is forbidden if it is not expressly authorised by an article of these Regulations or for safety reasons decided by the CIK-FIA. Removed material may not be used again. Rebuilding the frame geometry, following an accident, is authorised by adjunction of the materials necessary for the repairs (additional metal for welding, etc.); other parts which may be worn out or damaged may not be repaired by addition or fixation of material, unless an article of these Regulations authorises it exceptionally.

2.1.6 – Magnetic steel

Structural steel or structural steel alloy meeting the ISO 4948 classifications and the ISO 4949 designations. Alloy steels having at least one alloy element the mass content of which is $\geq 5\%$ are forbidden.

2.1.7 Composite Parts

All parts made from composite material are forbidden on the kart, except for the seat, the floor, the chain guard, the rear brake disc protective pad, the reed valves and the friction discs of the clutch in the KZ/KZ2 categories.

2.2) KART

2.2.1 – General requirements

2.2.1.1 – *A kart is composed of the chassis-frame (with or without the bodywork), the tyres and the engine. It must comply with the following general conditions:*

2.2.1.2 – *Driving position: on the seat, the feet to the front.*

2.2.1.3 – *Number of wheels: 4.*

2.2.1.4 – *Equipment: the use of titanium on the chassis is forbidden.*

2.2.2 – Exigences spéciales

- Châssis	Article 2.3
- Dimensions et masses	Article 2.4
- Pare-chocs	Article 2.5
- Plancher	Article 2.6
- Carrosserie	Article 2.7
- Transmission	Article 2.8
- Pare-chaîne/Courroie	Article 2.9
- Suspension	Article 2.10
- Freins	Article 2.11
- Direction	Article 2.12
- Siège	Article 2.13
- Pédales	Article 2.14
- Accélérateur	Article 2.15
- Moteur	Article 2.16
- Silencieux d'aspiration	Article 2.17
- Échappement	Article 2.18
- Bruit	Article 2.19
- Réservoir de carburant	Article 2.20
- Carburant et comburant	Article 2.21
- Roues: jantes et pneumatiques	Article 2.22
- Mise en marche	Article 2.23
- Numéros de compétition	Article 2.24
- Homologation	Article 2.25
- Équipement de chronométrage et télémétrie	Article 2.26

2.3) CHÂSSIS

2.3.1 – Description des pièces d'équipement

Il est composé des:

- châssis-cadre
- pièces principales du châssis
- pièces auxiliaires du châssis: afin de rendre le kart plus solide, des tubes et des profils (pièces auxiliaires) spéciaux peuvent être montés. Cependant, ils ne doivent pas représenter un risque pour la sécurité du Pilote et des autres Concurrents.

2.3.2 – Modifications et identification

Toute modification du châssis homologué est autorisée, à l'exception des:

- indications portées sur la Fiche d'Homologation,
- indications mentionnées dans le Règlement Technique.

2.3.3 – Châssis-cadre

2.3.3.1 – Fonction

- Il constitue surtout l'élément porteur principal du véhicule.
- Il sert de connexion rigide des parties principales correspondantes du châssis et à l'incorporation des pièces auxiliaires.
- Il donne au kart la résistance nécessaire aux charges éventuelles survenant lorsqu'il est en marche.

2.3.3.2 – Description

Le châssis-cadre est la partie centrale et portante de tout le kart. Il doit être suffisamment résistant pour pouvoir absorber les charges produites lorsque le véhicule est en marche.

2.3.3.3 – Exigences

- Construction tubulaire de section cylindrique en acier «aimanté» (voir 2.3.3.4). Structure monolithique avec pièces soudées non-démontables.
- Sans connexions (mobile dans 1, 2 ou 3 axes).
- La flexibilité du châssis-cadre correspond aux limites d'élasticité de

2.2.2 – Special requirements

- Chassis	Article 2.3
- Dimensions and masses	Article 2.4
- Bumpers	Article 2.5
- Floor tray	Article 2.6
- Bodywork	Article 2.7
- Transmission	Article 2.8
- Chain guard/Belt	Article 2.9
- Suspension	Article 2.10
- Brakes	Article 2.11
- Steering	Article 2.12
- Seat	Article 2.13
- Pedals	Article 2.14
- Accelerator	Article 2.15
- Engine	Article 2.16
- Inlet silencer	Article 2.17
- Exhaust	Article 2.18
- Noise	Article 2.19
- Fuel tank	Article 2.20
- Fuel and oxidant	Article 2.21
- Wheels: rims and tyres	Article 2.22
- Starting	Article 2.23
- Racing numbers	Article 2.24
- Homologation	Article 2.25
- Timekeeping equipment and telemetry	Article 2.26

2.3) CHASSIS

2.3.1 – Description of the equipment parts

It is composed of:

- chassis frame
- chassis main parts
- chassis auxiliary parts: in order to make the kart more solid, special tubes and profiles (auxiliary parts) may be mounted. However, they must not present a risk for the safety of the Driver and of the other Competitors.

2.3.2 – Modifications and identification

Any modification to the homologated chassis is authorised except regarding the:

- indications on the Homologation Form,
- indications mentioned in the Technical Regulations.

2.3.3 – Chassis frame

2.3.3.1 – Function

- It constitutes above all the main supporting element of the vehicle.
- It serves as the rigid connection of the corresponding main parts of the chassis and for the incorporation of the auxiliary parts.
- It gives the kart the necessary solidity for possible forces occurring when it is in motion.

2.3.3.2 – Description

The chassis frame is the central and supporting part of the whole kart. It must be sufficiently resistant to be able to absorb the charges produced when the kart is in motion.

2.3.3.3 – Requirements

- "Magnetised" steel (see 2.3.3.4) tubular construction with a cylindrical section. One piece with welded parts that cannot be dismantled.
- Without connections (mobile in 1, 2 or 3 axes).
- The flexibility of the chassis frame corresponds to the elasticity

la construction tubulaire.

2.3.3.4 – Matériel

Acier de construction ou acier de construction allié, répondant aux classifications ISO 4948 et aux désignations ISO 4949.

Les aciers alliés dont la teneur en masse d'au moins un élément d'alliage est $\geq 5\%$ sont interdits.

L'acier magnétique utilisé doit pouvoir passer avec succès le test de «force de contact» suivant :

un aimant défini selon l'Annexe n°8, possédant un champ magnétique axial et dont la masse est soumise à la pesanteur, doit rester collé en tout point à la surface des tubes du châssis-cadre. Préalablement à ce test, les surfaces de contact auront été débarrassées de tout traitement de finition à l'aide d'un abrasif.

En toutes circonstances, à discrétion des Commissaires techniques ou de l'Autorité Sportive ou encore sur réclamation, une analyse chimique (par fluorescence) pourra être réalisée et prévaudra sur le résultat du test de «force de contact».

2.3.4 – Pièces principales du châssis

2.3.4.1 – Fonction

Transmission des forces de la piste au châssis-cadre par le seul intermédiaire des pneus.

2.3.4.2 – Description (dessin technique n°1 en annexe)

Toutes les parties transmettant les forces de la piste au châssis-cadre par le seul intermédiaire des pneus:

- jantes avec support
- essieu arrière
- fusée d'essieu
- axes-pivots
- supports de l'essieu avant et de l'essieu arrière.
- Si existantes, pièces de connexion avant et arrière.

2.3.4.3 – Exigences

Toutes les pièces principales du châssis doivent être solidement fixées les unes aux autres ou au châssis-cadre.

Une construction rigide est nécessaire, pas d'articulations (mobile dans 1, 2 ou 3 axes).

Des connexions articulées ne sont admises que pour le support conventionnel de la fusée d'essieu et pour la direction. Tout autre dispositif ayant la fonction d'articulation en 1, 2 ou 3 axes est interdit.

Tout dispositif amortisseur hydraulique ou pneumatique contre les oscillations est interdit.

Groupes 1 et 2

L'arbre arrière (essieu) doit avoir un diamètre extérieur maximum de 50 mm et une épaisseur de paroi minimum en tout point de 1,9 mm.

Pour les catégories Superkart, l'arbre arrière (essieu) doit avoir un diamètre extérieur maximum de 40 mm et une épaisseur de paroi minimum en tout point de 2,5 mm.

Group 3

L'arbre arrière (essieu) doit avoir un diamètre extérieur maximum de 30 mm, une épaisseur de paroi minimum en tout point de 4,9 mm, une longueur de 960 mm (+/-10 mm) et un poids de 2900 g (+/- 100 g).

L'épaisseur de l'arbre arrière doit être en tout point (sauf dans les logements de clavettes) au minimum de:

limits of the tubular construction.

2.3.3.4 – Material

Structural steel or structural steel alloy meeting the ISO 4948 classifications and the ISO 4949 designations.

Alloy steels having at least one alloy element the mass content of which is $\geq 5\%$ are forbidden.

The magnetic steel used must be able to pass the following «contact force» test:

a magnet defined according to Appendix No.8 with an axial magnetic field and for which the mass is subjected to gravity, must remain stuck in every respect to the surface of the chassis-frame tubes. Prior to this test, the contact surfaces shall have been cleared of any finishing treatment with an abrasive.

Under all circumstances, on decision of the Scrutineers or of the Sporting Authority, or further to a protest, a chemical analysis (by fluorescence) may be carried out and will prevail over the result of the "contact force" test.

2.3.4 – Chassis main parts

2.3.4.1 – Function

Transmission of the track forces to the chassis frame only through the tyres.

2.3.4.2 – Description (technical drawing No. 1 appended)

All the parts which transmit the track forces to the chassis frame only through the tyres:

- rims with support
- rear axle
- steering knuckle
- king pin
- front and rear axles supports.
- If they exist, front and rear connecting parts.

2.3.4.3 – Requirements

All the chassis main parts must be solidly attached to one another or to the chassis frame.

A rigid construction is necessary, no articulations (mobile in 1, 2 or 3 axes).

Articulated connections are only authorised for the conventional support of the steering knuckle and for steering.

Any other device with the function of articulation in 1, 2 or 3 axes is forbidden.

Any hydraulic or pneumatic absorbing device against oscillations is forbidden.

Groups 1 and 2

The rear shaft (axle) must have a maximum external diameter of 50 mm and a minimum wall thickness of 1.9 mm at all points.

For the Superkart categories, the rear shaft (axle) must have a maximum external diameter of 40 mm and a minimum wall thickness at all points of 2.5 mm.

Group 3

The rear shaft (axle) must have a maximum external diameter of 30 mm, a minimum wall thickness of 4.9 mm at all points, a length of 960 mm (+/-10 mm), and a weight of 2,900 g (+/-100 g)

The rear shaft thickness must at all points (except in key housings) be as a minimum:

Equivalence des épaisseurs / diamètres externes

Diamètre externe max. (mm)	Épaisseur min. (mm)
50	1.9
49	2.0
48	2.0
47	2.1
46	2.2
45	2.3
44	2.4
43	2.5
42	2.6
41	2.8
40	2.9
39	3.1
38	3.2
37	3.4
36	3.6
35	3.8
34	4.0
33	4.2
32	4.4
31	4.7
30	4.9
29	5.2
28	Plein
27	Plein
26	Plein
25	Plein

Chaque arbre arrière doit comporter obligatoirement le sticker d'identification CIK-FIA propre à chaque constructeur (voir annexe N°10) et faire apparaître sur l'extérieur, estampé ou gravé, visible en permanence, le logo du constructeur (Superkart et Mini exceptés). L'arbre arrière utilisé sur le châssis ne doit pas nécessairement provenir du même constructeur que le châssis lui-même.

Pour toutes les catégories, l'arbre arrière doit être en acier magnétique.

2.3.4.4 – Croquis du châssis-cadre et des pièces principales du châssis:

Dessin technique n°1 en annexe.

2.3.5 – Pièces auxiliaires du châssis

2.3.5.1 – Fonction

À l'exception des pièces principales du châssis, il s'agit de tous les éléments contribuant au bon fonctionnement du kart, ainsi que tout dispositif facultatif, pourvu qu'il soit en conformité avec le Règlement.

Les pièces auxiliaires ne doivent pas avoir pour fonction de transmettre les forces de la piste au châssis-cadre.

2.3.5.2 – Description

Fixation des freins, du moteur, de l'échappement, du silencieux d'échappement, du (ou des) radiateur(s), de la direction, du siège, des pédales, des pare-chocs et du silencieux d'admission:

- lest
- tous dispositifs et articulations
- toutes les plaques et tous les ressorts
- autres points de fixation
- tubes et sections de renfort.

Equivalence of thickness / external diameters

Max. external diameter (mm)	Min. thickness (mm)
50	1.9
49	2.0
48	2.0
47	2.1
46	2.2
45	2.3
44	2.4
43	2.5
42	2.6
41	2.8
40	2.9
39	3.1
38	3.2
37	3.4
36	3.6
35	3.8
34	4.0
33	4.2
32	4.4
31	4.7
30	4.9
29	5.2
28	Full
27	Full
26	Full
25	Full

Each rear shaft must mandatorily bear the CIK-FIA identification sticker specific to each manufacturer (see Appendix No. 10) and be stamped or engraved on the outside with the manufacturer's logo, visible at all times (except Superkart and Mini). The rear shaft used on the chassis does not have to come from the same manufacturer as the chassis itself.

For all categories, the rear axle must be made of magnetic steel.

2.3.4.4 – Sketch of the chassis frame and of the chassis main parts:

Technical drawing No. 1 appended.

2.3.5 – Chassis auxiliary parts

2.3.5.1 – Function

All elements contributing to the proper functioning of the kart, as well as facultative devices, subject to their being in conformity with the regulations, with the exception of the chassis main parts.

Auxiliary parts must not have the function of transmitting forces from the track to the chassis frame.

2.3.5.2 – Description

Attachment of the brakes, engine, exhaust, exhaust silencer, radiator(s), steering, seat, pedals, bumpers and inlet silencer:

- ballast
- all devices and connections
- all plates and springs
- other attachment points
- reinforcement tubing and sections.

2.3.5.3 – Exigences

Les pièces auxiliaires doivent être solidement fixées. Des connexions flexibles sont admises.

Tous les éléments contribuant au fonctionnement normal du kart doivent être en conformité avec le Règlement.

Ces pièces doivent être montées de façon à ne pas se détacher pendant la marche du kart.

2.4) DIMENSIONS ET MASSES

2.4.1 – Spécifications techniques

Groupes 1 et 2

Empattement:	minimum: 101 cm (sauf en Superkart: 106 cm) maximum: 107 cm (sauf en Superkart: 127 cm). au minimum les 2/3 de l'empattement utilisé.
Voie:	
Longueur hors-tout:	182 cm maximum sans carénage frontal et/ou arrière (exception pour longs circuits: 210 cm maximum).
Largeur hors-tout:	140 cm maximum.
Hauteur:	65 cm maximum par rapport au sol, siège exclu.

Groupe 3

Empattement:	95 cm (+/- 5 mm)
Largeur hors-tout:	110 cm maximum.

Aucun élément ne doit dépasser du quadrilatère formé par le carénage avant, la protection des roues arrière (le pare-chocs arrière en Superkart) et les roues.

2.4.2 – Masse

Les masses indiquées sont des minima absolus qui doivent pouvoir être contrôlés à tout moment lors d'une compétition et lus sur l'affichage de la balance quelle que soit sa précision de mesure, le Pilote étant équipé normalement pour la course (casque, gants et chaussures).

Toute infraction constatée lors d'un contrôle inopiné, en cours ou en fin d'épreuve, entraîne obligatoirement la disqualification du Pilote et/ou Concurrent pour la Manche concernée, les Essais Qualificatifs ou la Course.

2.4.3 – Lest

Il est permis d'ajuster la masse du kart par un ou plusieurs lests, à condition qu'il s'agisse de blocs solides, fixés sur le châssis ou sur le siège, au moyen d'outils avec au moins deux boulons de diamètre 6 mm minimum.

En Superkart, le lest ne peut pas être fixé au siège, mais uniquement aux tubes principaux du châssis-cadre ou au plancher avec au moins deux boulons de diamètre 6 mm minimum.

2.5) PARE-CHOC

Ce sont des protections obligatoires avant, arrière et latérales. Ces pare-chocs doivent être en acier magnétique.

Pour toutes les catégories sauf en Superkart, ils doivent être homologués avec les carrosseries (dessins techniques n°2a et 24a en annexe).

2.3.5.3 – Requirements

Auxiliary parts must be solidly fixed. Flexible connections are authorised.

All the elements contributing to the normal functioning of the kart must comply with the Regulations.

These parts must be mounted in order not to fall off while the kart is in motion.

2.4) DIMENSIONS AND MASSES

2.4.1 – Technical specifications

Groups 1 and 2

Wheelbase:	minimum: 101 cm (except in Superkart: 106 cm) maximum: 107 cm (except in Superkart: 127 cm) at least 2/3 of the wheelbase used.
Track:	
Overall length:	182 cm maximum without a front and/or rear fairing (except for long circuits: 210 cm maximum).
Overall width:	140 cm maximum.
Height:	65 cm maximum from the ground, seat excluded.

Group 3

Wheelbase:	95 cm (+/- 5 mm)
Overall width:	110 cm maximum

No part may project beyond the quadrilateral formed by the front fairing, the rear wheel protection (rear bumper in Superkart) and the wheels.

2.4.2 – Mass

The masses given are absolute minima and it must be possible to check them at any moment of a competition and read on the display of the scales whatever their measuring precision, the Driver being normally equipped for the race (helmet, gloves and shoes).

Any infringement found during a random check during or at the end of an event shall result in the Driver and/or Entrant being excluded from that particular Heat, Qualifying Practice or Race.

2.4.3 – Ballast

It is authorised to adjust the mass of the kart with one or several ballasts subject to their being solid blocks, fixed to the chassis or to the seat by means of tools with at least two bolts of a minimum diameter of 6 mm.

In Superkart, the ballast cannot be attached to the seat but only to the main tubes of the chassis-frame or to the floor tray with at least two bolts of a minimum diameter of 6 mm.

2.5) BUMPERS

They are compulsory front, rear and side protections. These bumpers must be made of magnetic steel.

For all categories except in Superkart, they must be homologated with the bodyworks (technical drawings No. 2a and 24a appended).

2.5.1 - Pare-chocs avant

2.5.1.1 - Circuits courts

Groupes 1 et 2

* Le pare-chocs avant doit consister en 2 éléments minimum.
* Une barre supérieure d'un diamètre minimum de 16 mm (les deux angles doivent avoir un rayon de courbure constant) en acier et une barre inférieure d'un diamètre de 20 mm (les deux angles doivent avoir un rayon de courbure constant) en acier et reliées entre elles.

* Ces 2 éléments doivent être indépendants des fixations des pédales.

* Le pare-chocs avant doit permettre la fixation du carénage avant obligatoire.

* Il doit être fixé au châssis-cadre par 4 points.

* Porte-à-faux avant: 350 mm minimum.

* Largeur de la barre inférieure: 295 mm partie droite minimum et 315 mm maximum par rapport à l'axe longitudinal du kart.

* Les fixations de la barre inférieure doivent être parallèles (dans les 2 plans horizontal et vertical) à l'axe du châssis et permettre un emboîtement (système de fixation au châssis-cadre) de 50 mm des pare-chocs; elles doivent être distantes de 450 mm et centrées par rapport à l'axe longitudinal du kart à une hauteur de 90 +/-20 mm par rapport au sol.

* Largeur de la barre supérieure: 375 mm partie droite minimum et 395 mm maximum par rapport à l'axe longitudinal du kart.

* Hauteur de la barre supérieure: 200 mm minimum et 250 mm maximum par rapport au sol.

* Les fixations de la barre supérieure doivent être distantes de 550 mm et centrées par rapport à l'axe longitudinal du kart.

* Les fixations de la barre supérieure et de la barre inférieure doivent être soudées au châssis-cadre.

Groupe 3

* Le pare-chocs avant doit consister en 2 éléments minimum.

* Une barre supérieure d'un diamètre minimum de 16 mm (les deux angles doivent avoir un rayon de courbure constant) en acier et une barre inférieure d'un diamètre de 20 mm (les deux angles doivent avoir un rayon de courbure constant) en acier et reliées entre elles.

* Ces 2 éléments doivent être indépendants des fixations des pédales.

* Le pare-chocs avant doit permettre la fixation du carénage avant obligatoire.

* Il doit être fixé au châssis-cadre par 4 points.

* Porte-à-faux avant: 280 mm minimum.

* Largeur de la barre inférieure: 270 mm partie droite minimum et 315 mm maximum par rapport à l'axe longitudinal du kart.

* Les fixations de la barre inférieure doivent être parallèles (dans les 2 plans horizontal et vertical) à l'axe du châssis et permettre un emboîtement (système de fixation au châssis-cadre) de 50 mm des pare-chocs; elles doivent être distantes de 390 mm et centrées par rapport à l'axe longitudinal du kart à une hauteur de 90 +/-20 mm par rapport au sol.

* Largeur de la barre supérieure: 300 mm partie droite minimum et 395 mm maximum par rapport à l'axe longitudinal du kart.

* Hauteur de la barre supérieure: 180 mm minimum et 205 mm maximum par rapport au sol.

* Les fixations de la barre supérieure doivent être distantes de 500 mm et centrées par rapport à l'axe longitudinal du kart.

* Les fixations de la barre supérieure et de la barre inférieure doivent être soudées au châssis-cadre.

2.5.1 - Front bumper

2.5.1.1 - Short circuits

Groups 1 and 2

* The front bumper must consist in at least 2 steel elements.

* A steel upper bar with a minimum diameter of 16 mm (the two corners must have one constant radius of curvature) and a steel lower bar with a minimum diameter of 20 mm (the two corners must have one constant radius of curvature), both bars being connected together.

* These 2 elements must be independent from the attachment of the pedals.

* The front bumper must permit the attachment of the mandatory front fairing.

* It must be attached to the chassis-frame by 4 points.

* Front overhang: 350 mm minimum.

* Width of the lower bar: straight length of 295 mm minimum and 315 mm maximum in relation to the longitudinal axis of the kart.

* The attachments of the lower bar must be parallel (in both horizontal and vertical planes) to the axis of the chassis and permit a fitting (system of attachment to the chassis-frame) of 50 mm of the bumpers; they must be 450 mm apart and centred in relation to the longitudinal axis of the kart at a height of 90 +/- 20 mm from the ground.

* Width of the upper bar: straight length of 375 mm minimum and 395 mm maximum in relation to the longitudinal axis of the kart.

* Height of the upper bar: 200 mm minimum and 250 mm maximum from the ground.

* The attachments of the upper bar must be 550 mm apart and centred in relation to the longitudinal axis of the kart.

* The attachments of the upper bar and the lower bar must be welded to the chassis-frame.

Group 3

* The front bumper must consist in at least 2 steel elements.

* A steel upper bar with a minimum diameter of 16 mm (the two corners must have one constant radius of curvature) and a steel lower bar with a minimum diameter of 20 mm (the two corners must have one constant radius of curvature), both bars being connected together.

* These 2 elements must be independent from the attachment of the pedals.

* The front bumper must permit the attachment of the mandatory front fairing.

* It must be attached to the chassis-frame by 4 points.

* Front overhang: 280 mm minimum.

* Width of the lower bar: straight length of 270 mm minimum and 315 mm maximum in relation to the longitudinal axis of the kart.

* The attachments of the lower bar must be parallel (in both horizontal and vertical planes) to the axis of the chassis and permit a fitting (system of attachment to the chassis-frame) of 50 mm of the bumpers; they must be 390 mm apart and centred in relation to the longitudinal axis of the kart at a height of 90 +/- 20 mm from the ground.

* Width of the upper bar: straight length of 300 mm minimum and 395 mm maximum in relation to the longitudinal axis of the kart.

* Height of the upper bar: 180 mm minimum and 205 mm maximum from the ground.

* The attachments of the upper bar must be 500 mm apart and centred in relation to the longitudinal axis of the kart.

* The attachments of the upper bar and the lower bar must be welded to the chassis-frame.

2.5.1.2 - Circuits longs

- * Le pare-chocs avant doit consister en 2 éléments minimum: une barre supérieure montée parallèlement au-dessus d'une barre inférieure, d'un diamètre de 18 mm minimum et d'une épaisseur de 1,5 mm minimum en acier, reliées par 2 tubes et soudés entre elles et représenter une surface plate, verticale.
- * Le pare-chocs avant doit permettre la fixation du carénage avant obligatoire.
- * Il doit être fixé au châssis-cadre par 4 points.
- * Porte-à-faux avant: 350 mm minimum.
- * Largeur de la barre inférieure: 150 mm droit minimum par rapport à l'axe longitudinal du kart.
- * Les fixations de la barre inférieure doivent être parallèles (dans les 2 plans horizontal et vertical) à l'axe du châssis; elles doivent être distantes de 220 mm minimum et centrées par rapport à l'axe longitudinal du kart à une hauteur de 60 +/-20 mm par rapport au sol.
- * Largeur de la barre supérieure: 250 mm droit minimum par rapport à l'axe longitudinal du kart.
- * Hauteur de la barre supérieure: 170 mm minimum et 220 mm maximum par rapport au sol.
- * Les fixations de la barre supérieure doivent être distantes de 500 mm +/-50 mm et centrées par rapport à l'axe longitudinal du kart.
- * Les fixations de la barre supérieure et de la barre inférieure doivent être soudées au châssis-cadre.

2.5.2 - Pare-chocs arrière (Groupes 1 et 2)

2.5.2.1 - Circuits courts

- * Composé au minimum d'une barre anti-encastrement d'un diamètre minimum de 16 mm et d'une barre supérieure d'un diamètre minimum de 16 mm. L'ensemble doit être fixé au cadre en 2 points minimum (éventuellement par un système souple) sur les 2 tubes principaux du châssis.
- * Hauteur: au maximum le plan passant par le haut des roues avant et arrière; au minimum à 200 mm du sol pour la barre supérieure et à 80 mm +/- 20 mm du sol pour la barre anti-encastrement.
- * Largeur: 600 mm minimum.
- * Porte-à-faux arrière: 400 mm maximum.

2.5.2.2 - Circuits longs

- * Le pare-chocs, obligatoire, doit consister en 2 éléments minimum: une barre supérieure montée parallèlement au-dessus d'une barre inférieure d'un diamètre de 18 mm minimum et d'une épaisseur de 1,5 mm minimum, en acier, reliées par 2 tubes et soudés entre elles.
- * Largeur de la barre inférieure: 600 mm droit minimum par rapport à l'axe longitudinal du kart.
- * Hauteur de la barre inférieure: 120 +/-20 mm par rapport au sol.
- * Largeur de la barre supérieure: 1 000 mm droit minimum par rapport à l'axe longitudinal du kart.
- * Hauteur de la barre supérieure: 230 +/-20 mm par rapport au sol.
- * L'ensemble doit être fixé au cadre en 2 points minimum, éventuellement par un système souple, et doit avoir une largeur minimale de 1 100 mm et maximum celle de la largeur arrière hors-tout.
- * Ses extrémités ne peuvent présenter aucune partie anguleuse et doivent comporter un cintrage d'un rayon minimum de 60 mm, y compris dans le volume immédiatement situé derrière la roue (système anti-intrusion).

2.5.3 - Protection des roues arrière

- * Elle est obligatoire et homologuée par la CIK-FIA après avoir satisfait aux tests d'homologation, pour toutes les catégories (Superkart excepté).

2.5.1.2 - Long circuits

- * The front bumper must consist in at least 2 steel elements : a steel upper bar mounted in parallel above a steel lower bar, with a minimum diameter of 18 mm and a minimum thickness of 1.5 mm, both bars being connected with 2 tubes and welded together, and presenting a vertical flat face.
- * The front bumper must permit the attachment of the mandatory front fairing.
- * It must be attached to the chassis-frame by 4 points.
- * Front overhang: 350 mm minimum.
- * Width of the lower bar: straight and 150 mm minimum in relation to the longitudinal axis of the kart.
- * The attachments of the lower bar must be parallel (in both horizontal and vertical planes) to the axis of the chassis; they must be 220 mm minimum apart and centred in relation to the longitudinal axis of the kart at a height of 60 +/-20 mm from the ground.
- * Width of the upper bar: straight and 250 mm minimum in relation to the longitudinal axis of the kart.
- * Height of the upper bar: 170 mm minimum and 220 mm maximum from the ground.
- * The attachments of the upper bar must be 500 mm +/-50 mm apart and centred in relation to the longitudinal axis of the kart.
- * The attachments of the upper bar and the lower bar must be welded to the chassis-frame.

2.5.2 - Rear bumper (Groups 1 and 2)

2.5.2.1 - Shorts circuits

- * Composed as a minimum of an anti-interlocking bar with a minimum diameter of 16 mm and of a top bar with a minimum diameter of 16 mm. The whole unit must be fastened to the frame in at least 2 points (possibly by means of a flexible system) on the 2 main tubes of the chassis.
- * Height: the plane through the top of the front and rear wheels as a maximum; 200 mm from the ground as a minimum for the upper bar and 80 mm +/- 20 mm from the ground for the anti-interlocking bar.
- * Minimum width: 600 mm.
- * Rear overhang: 400 mm maximum.

2.5.2.2 - Long circuits

- * The mandatory bumper must consist in at least 2 steel elements : a steel upper bar mounted in parallel above a steel lower bar, with a minimum diameter of 18 mm and a minimum thickness of 1.5 mm, both bars being connected with 2 tubes and welded together.
- * Width of the lower bar: straight and 600 mm minimum in relation to the longitudinal axis of the kart.
- * Height of the lower bar: 120 +/-20 mm from the ground.
- * Width of the upper bar: straight and 1,000 mm minimum in relation to the longitudinal axis of the kart.
- * Height of the upper bar: 230 +/-20 mm from the ground.
- * The unit must be fixed to the frame in at least 2 points, possibly by a supple system, and must be 1,100 mm wide as a minimum; its maximum width : that of the overall rear width.
- * Its ends may not have any angular part and shall comprise a bending with a minimum radius of 60 mm, including in the volume located immediately behind the wheel (anti-intrusion system).

2.5.3 - Rear wheel protection

- * For all categories (except Superkart), it is mandatory and homologated by the CIK-FIA after having passed the homologation tests.

* Il n'est pas permis de modifier le châssis pour monter la protection arrière (seul le Constructeur du châssis peut donner l'autorisation de le modifier, en conformité avec la Fiche d'Homologation et les éventuelles Extensions).

* La conception et le fonctionnement de la protection arrière doivent être approuvés par le Groupe de Travail Technique de la CIK-FIA.

* La protection arrière doit être en plastique de type creux et ne doit présenter aucun danger pour la sécurité. La structure doit en outre être en plastique coulé sans garniture de mousse et l'épaisseur de la paroi doit être constante afin que sa résistance soit uniforme.

* Elle ne doit à aucun moment être située au-dessus du plan passant par le haut des pneus arrière.

* La(les) surface(s) de la protection arrière doit(vent) être uniforme(s) et lisse(s); la protection arrière ne doit pas comporter de trous ou découpes autres que ceux nécessaires à sa fixation et/ou présents lors de l'homologation.

* L'ensemble doit être fixé au cadre en 2 points minimum par des supports homologués avec la protection et réalisés en plastique, acier ou aluminium (éventuellement par un système souple) sur les 2 tubes principaux du châssis, ou sur le pare-chocs actuel (barre supérieure et barre anti-encastrement, Article 2.5.2), et il doit pouvoir être monté sur tous les châssis homologués (respect des cotes F homologuées).

2.5.3.1 - Groupes 1 et 2

* Ecart entre l'avant de la protection arrière et la surface des roues arrière 15 mm minimum, 50 mm maximum.

* Largeur minimum: 1 340 mm.

* Largeur maximum: celle de la largeur arrière hors-tout, à tout moment et dans toutes les conditions.

* Garde au sol: minimum 25 mm, maximum 60 mm en 3 emplacements minimum d'une largeur minimum de 200 mm, situés dans le prolongement des roues arrière et l'axe médian du châssis.

* Porte-à-faux arrière: 400 mm maximum.

* L'utilisation d'un carénage arrière intégral répondant aux dimensions physiques du pare-chocs arrière rend facultatif le montage de la barre anti-encastrement et de la barre supérieure.

Dans toutes conditions, la protection arrière ne doit jamais dépasser du plan extérieur des roues arrière.

2.5.3.2 - Groupe 3

* Ecart entre l'avant de la protection arrière et la surface des roues arrière 15 mm minimum, 50 mm maximum.

* Largeur minimum: 1 040 mm.

* Largeur maximum: celle de la largeur arrière hors-tout, à tout moment et dans toutes les conditions.

* Garde au sol: minimum 25 mm, maximum 60 mm en 3 emplacements minimum d'une largeur minimum de 180 mm, situés dans le prolongement des roues arrière et l'axe médian du châssis.

* Porte-à-faux arrière: 370 mm maximum.

Dans toutes conditions, la protection arrière ne doit jamais dépasser du plan extérieur des roues arrière.

2.5.4 - Pare-chocs latéraux

2.5.4.1 - Circuits courts

Groupes 1 et 2

* Ils doivent être composés d'une barre supérieure et d'une barre inférieure.

* Ils doivent permettre la fixation de la carrosserie latérale obligatoire.

* Ils doivent avoir un diamètre de 20 mm.

* Ils doivent être fixés au châssis-cadre par 2 points.

** It is not permitted to modify the chassis to fit the rear protection (chassis modification only allowed by the Manufacturer of the chassis, in the respect of the Homologation Form and of possible Extensions).*

** The design and functioning of the rear protection must be approved by the CIK-FIA Technical Working Group.*

** The rear protection must be made of hollow plastic moulded and must not present any danger as regards safety. Furthermore, the structure must be moulded plastic without foam filling, and the wall thickness must be constant in order to provide uniform strength.*

** It may under no circumstances be situated above the plane through the top of the rear tyres.*

** The surface(s) of the rear protection must be uniform and smooth; the rear protection must not comprise holes or cuttings other than those necessary for its attachment and/or present at the homologation.*

** The unit must be attached to the frame in at least 2 points by supports homologated with the protection and made of plastic, steel or aluminium (possibly by a supple system) on the 2 main tubes of the chassis, or on the currently used bumper (upper bar and anti-interlocking bar, Article 2.5.2), and it must be possible to install it on all homologated chassis (respecting the homologated F dimensions).*

2.5.3.1 - Groups 1 and 2

** Gap between the front of the rear protection and the rear wheels surface: 15 mm minimum, 50 mm maximum.*

** Minimum width: 1,340 mm.*

** Maximum width: that of the overall rear width, at any time and in all circumstances.*

** Ground clearance: 25 mm minimum, 60 mm maximum in a minimum of 3 spaces of a width of 200 mm minimum, situated in the extension of the rear wheels and the centre line of the chassis.*

** Rear overhang: 400 mm maximum.*

** If a full rear fairing complying with the physical dimensions of the rear bumper is used, mounting the anti-interlocking bar and the upper bar is optional.*

In all conditions, the rear protection must at no time protrude beyond the external plane of the rear wheels.

2.5.3.2 - Group 3

** Gap between the front of the rear protection and the rear wheels surface: 15 mm minimum, 50 mm maximum.*

** Minimum width: 1,040 mm.*

** Maximum width: that of the overall rear width, at any time and in all circumstances.*

** Ground clearance: 25 mm minimum, 60 mm maximum in a minimum of 3 spaces of a width of 180 mm minimum, situated in the extension of the rear wheels and the centre line of the chassis.*

** Rear overhang: 370 mm maximum.*

In all conditions, the rear protection must at no time protrude beyond the external plane of the rear wheels.

2.5.4 - Side bumpers

2.5.4.1 - Short circuits

Groups 1 and 2

** They must be composed of an upper bar and of a lower bar.*

** They must allow the attachment of the mandatory side bodywork.*

** They must have a diameter of 20 mm.*

** They must be attached to the chassis-frame by 2 points.*

* Ces 2 fixations doivent être parallèles au sol et perpendiculaires à l'axe du châssis; elles doivent permettre un emboîtement (système de fixation au châssis-cadre) de 50 mm minimum des pare-chocs et être distantes de 500 mm.

* Longueur rectiligne minimum des barres:

400 mm pour la barre inférieure

300 mm pour la barre supérieure.

* Hauteur de la barre supérieure: 160 mm minimum par rapport au sol.

* Leur largeur extérieure doit être par rapport à l'axe longitudinal du kart de:

500 +/- 20 mm pour la barre inférieure

500 +100/-20 mm pour la barre supérieure.

Groupe 3

* Ils doivent être composés d'une barre supérieure et d'une barre inférieure.

* Ils doivent permettre la fixation de la carrosserie latérale obligatoire.

* Ils doivent avoir un diamètre de 20 mm.

* Ils doivent être fixés au châssis-cadre par 2 points.

* Ces 2 fixations doivent être parallèles au sol et perpendiculaires à l'axe du châssis; elles doivent permettre un emboîtement (système de fixation au châssis-cadre) de 50 mm minimum des pare-chocs et être distantes de 380 mm.

* Longueur rectiligne minimum des barres:

280 mm pour la barre inférieure

180 mm pour la barre supérieure.

* Hauteur de la barre supérieure: 160 mm minimum par rapport au sol.

* Leur largeur extérieure doit être par rapport à l'axe longitudinal du kart de:

380 +/- 20 mm pour la barre inférieure

380 +100/-20 mm pour la barre supérieure.

2.5.4.2 - Circuits longs

* Les pare-chocs doivent consister en 2 éléments minimum: une barre supérieure montée parallèlement au-dessus d'une barre inférieure d'un diamètre de 18 mm minimum et d'une épaisseur de 1,5 mm minimum, en acier, reliées par 2 tubes et soudés entre elles, et représenter une surface plate, verticale.

* Ils doivent être fixés au châssis-cadre par 2 points minimum.

* Ces 2 fixations doivent être parallèles au sol et perpendiculaires à l'axe du châssis; elles doivent être distantes de 520 mm minimum.

* Longueur rectiligne minimum des barres:

500 mm pour la barre inférieure

400 mm pour la barre supérieure.

* Hauteur de la barre supérieure: 200 +/-20 mm minimum par rapport au sol.

* Hauteur de la barre inférieure: 60 +/- 20 mm minimum par rapport au sol.

2.6) PLANCHER (Circuits courts)

Il doit y avoir un plancher en matériau rigide, uniquement depuis la traverse centrale du châssis-cadre jusqu'à l'avant du châssis-cadre.

Il doit être bordé latéralement par un tube ou un rebord empêchant les pieds du Pilote de glisser de la plate-forme.

S'il est ajouré, les trous ne doivent pas avoir un diamètre supérieur à 10 mm et ils doivent être distants d'au minimum quatre fois leur diamètre.

Un trou d'un diamètre maximum de 35 mm est en outre autorisé,

* These 2 attachments must be parallel to the ground and perpendicular to the axis of the chassis; they must allow a fitting (system of attachment to the chassis-frame) of the bumpers of 50 mm minimum, and they must be 500 mm apart.

* Minimum straight length of the bars:

400 mm for the lower bar

300 mm for the upper bar.

* Height of the upper bar: minimum 160 mm from the ground.

* Their external width must be in relation to the longitudinal axis of the kart:

500 +/- 20 mm for the lower bar

500 +100/-20 mm for the upper bar.

Group 3

* They must be composed of an upper bar and of a lower bar.

* They must allow the attachment of the mandatory side bodywork.

* They must have a diameter of 20 mm.

* They must be attached to the chassis-frame by 2 points.

* These 2 attachments must be parallel to the ground and perpendicular to the axis of the chassis; they must allow a fitting (system of attachment to the chassis-frame) of the bumpers of 50 mm minimum, and they must be 380 mm apart.

* Minimum straight length of the bars:

280 mm for the lower bar

180 mm for the upper bar.

* Height of the upper bar: minimum 160 mm from the ground.

* Their external width must be in relation to the longitudinal axis of the kart:

380 +/- 20 mm for the lower bar

380 +100/-20 mm for the upper bar.

2.5.4.2 - Long circuits

* The bumper must consist in at least 2 steel elements: a steel upper bar mounted in parallel above a steel lower bar, with a minimum diameter of 18 mm and a minimum thickness of 1.5 mm, both bars being connected with 2 tubes and welded together, and presenting a vertical flat face.

* They must be attached to the chassis-frame by 2 points minimum.

* These 2 attachments must be parallel to the ground and perpendicular to the axis of the chassis; they must be 520 mm minimum.

* Minimum straight length of the bars:

500 mm for the lower bar

400 mm for the upper bar.

* Height of the upper bar: 200 +/-20 mm from the ground.

* Height of the lower bar: 60 +/-20 mm from the ground.

2.6) FLOOR TRAY (Short circuits)

There must be a floor tray made of rigid material that stretches only from the central strut of the chassis frame to the front of the chassis frame.

It must be laterally edged by a tube or a rim preventing the Driver's feet from sliding off the platform.

If it is perforated, the holes must not have a diameter of more than 10 mm and they must be apart by four times their diameter as a minimum.

In addition, one hole with a maximum diameter of 35 mm is allowed

uniquement pour accéder à la colonne de direction

2.7) CARROSSERIE

2.7.1 - Carrosserie pour toutes les catégories sur circuits courts

2.7.1.1 - Définition

La carrosserie est constituée de toutes les parties du kart léchées par les filets d'air, à l'exception des pièces mécaniques telles que définies à l'Article 2.3, du réservoir et des porte-numéros. La carrosserie doit être d'un fini irréprochable et ne présenter aucun caractère provisoire ni aucune arête vive. Le rayon minimum des angles et des coins est de 5 mm.

2.7.1.2 - Carrosserie

Elle est constituée obligatoirement pour toutes les catégories de deux carrosseries latérales, d'un carénage avant, d'un kit de montage de carénage avant, d'un panneau frontal et d'une protection des roues arrière (dessin technique n°2e en annexe).

La carrosserie doit être homologuée par la CIK-FIA.

Le panachage des trois éléments de carrosserie homologuée de marques ou modèles différents est autorisé, les deux carrosseries latérales devant être utilisées conjointement.

Aucun élément de la carrosserie ne peut être utilisé en tant que réservoir de carburant ou de fixation pour le lest.

Aucune découpe des éléments de carrosseries n'est autorisée.

2.7.1.3 - Matériaux

Non métallique; fibre de carbone, Kevlar et fibre de verre sont interdits, sauf en Superkart. Dans toutes les catégories, s'il s'agit de plastique, il doit être éparpillable et ne présenter aucun angle vif en cas de rupture.

2.7.1.4 - Carrosseries latérales

* Elles ne doivent à aucun moment être situées au-dessus du plan passant par le haut des pneus avant et arrière, ni à l'extérieur du plan passant par l'extérieur des roues avant et arrière (roues avant non braquées). En cas de "Course par temps de pluie", les carrosseries latérales ne peuvent être situées au-delà du plan passant par le bord extérieur des roues arrière.

* La surface des carrosseries latérales doit être uniforme et lisse; elle ne doit pas comporter de trous ou découpes autres que ceux nécessaires à leurs fixations.

* Aucune partie des carrosseries latérales ne pourra couvrir une partie du Pilote assis en position normale de conduite.

* Les carrosseries latérales ne doivent pas se superposer au châssis-cadre vu du dessous.

* Elles ne doivent pas pouvoir retenir eau, gravier ou toute autre substance.

* Elles doivent être fixées solidement sur les pare-chocs latéraux.

* Sur leur surface verticale arrière près des roues, un emplacement doit être prévu pour les numéros de compétition.

Groupes 1 et 2

* Elles ne peuvent se trouver en retrait de plus de 40 mm du plan vertical passant par les deux bords extérieurs des roues (roues avant non braquées).

* Elles doivent avoir une garde au sol de 25 mm minimum et de 60 mm maximum.

* Écart entre l'avant des carrosseries latérales et les roues avant: 150 mm maximum.

* Écart entre l'arrière des carrosseries latérales et les roues arrière: 60 mm maximum.

for the sole purpose of steering column access.

2.7) BODYWORK

2.7.1 - Bodywork for all categories on short circuits

2.7.1.1 - Definition

The bodywork is made up of all parts of the kart that are in contact with air, other than mechanical parts as defined under Article 2.3, the fuel tank and number plates.

The bodywork must be impeccably finished, in no way of a make-shift nature and without any sharp angles. The minimum radius of any angles or corners is 5 mm.

2.7.1.2 - Bodywork

For all categories, it must be made up of two side bodyworks, one front fairing, a front fairing mounting kit, one front panel and one possible rear wheel protection (technical drawing No. 2e appended).

The bodywork must be homologated by the CIK-FIA.

The combination of the three homologated bodywork elements of different makes or models is authorised. The two side pods must be used together as a set.

No element of the bodywork may be used as fuel tank or for the attachment of ballast.

No cutting of bodywork elements is allowed.

2.7.1.3 - Materials

Non-metallic; carbon fibre, Kevlar and glass fibre are forbidden, except in Superkart. In all categories, if plastic is used, it must not be possible to splinter it and it shall not have any sharp angles as a result of a possible breakage.

2.7.1.4 - Side bodywork

* They must under no circumstances be located either above the plane through the top of the front and rear tyres or beyond the plane through the external part of the front and rear wheels (with the front wheels in the straight ahead position). In the case of a "Wet race", side bodywork may not be located outside the plane passing through the outer edge of the rear wheels.

* The surface of the side bodywork must be uniform and smooth; it must not comprise holes or cuttings other than those necessary for their attachment.

* No part of the side bodywork may cover any part of the Driver seated in his normal driving position.

* The side bodywork must not overlap the chassis-frame seen from underneath.

* They must not be able to hold back water, gravel or any other substance.

* They must be solidly attached to the side bumpers.

* On their rear vertical surface close to the wheels there must be a space for competition numbers.

Groups 1 and 2

* They may not be located inside the vertical plane through the two external edges of the wheels (with the front wheels in the straight ahead position) by more than 40 mm.

* They must have a ground clearance of 25 mm minimum and of 60 mm maximum.

* Gap between the front of the side bodywork and the front wheels: 150 mm maximum.

* Gap between the back of the side bodywork and the rear wheels: 60 mm maximum.

Groupe 3

- * Elles ne peuvent se trouver en retrait de plus de 30 mm du plan vertical passant par les deux bords extérieurs des roues (roues avant non braquées).
- * Elles doivent avoir une garde au sol de 25 mm minimum et de 60 mm maximum.
- * Écart entre l'avant des carrosseries latérales et les roues avant: 130 mm maximum.
- * Écart entre l'arrière des carrosseries latérales et les roues arrière: 60 mm maximum.

2.7.1.5 - Carénage avant

- * À aucun moment il ne doit être situé au-dessus du plan passant par le haut des roues avant.
- * Il ne doit pas comporter de bords tranchants.
- * Le carénage ne doit pas pouvoir retenir eau, gravier ou toute autre substance.
- * Kit de montage de carénage avant (dessin technique n°2c)

Groupes 1 et 2

- * Il doit avoir une largeur de 1 000 mm minimum et, au maximum, la largeur extérieure du train avant.
- * Écart maximum entre les roues avant et l'arrière du carénage: 180 mm.
- * Porte-à-faux avant: 680 mm maximum.

Groupe 3

- * Il doit avoir une largeur de 850 mm minimum et, au maximum, la largeur extérieure du train avant.
- * Écart maximum entre les roues avant et l'arrière du carénage: 160 mm.
- * Porte-à-faux avant: 630 mm maximum.

Description des essais de poussée verticale – Carénage avant

Les carénages avant homologués utilisés sur un kart lors d'une épreuve internationale de Karting doivent pouvoir satisfaire en permanence aux conditions de l'essai de poussée verticale décrit ci-dessous.

A tout moment et sans avoir à fournir aucune explication, la CIK-FIA ou l'ASN peut demander lors d'une épreuve internationale que le carénage avant monté sur un kart d'un Concurrent subisse des analyses supplémentaires (essais après l'épreuve) dans un laboratoire. Si le Concurrent refuse de remettre le carénage avant aux officiels, il sera exclu de l'Épreuve.

Ces essais seront effectués après l'Épreuve sur le carénage avant par :

C.S.I. - M. Giovanni Consonni
Viale Lombardia 20/B
ITA-20021 BOLLATE (MI)
Tél. : +39 02 38330 229
E-mail : GiovanniConsonni@csi-spa.com

Les essais de poussée verticale seront réalisés en installant l'unité de carénage avant sur un système de fixation rigide représentant les paramètres du kart tel qu'indiqué sur les dessins 8.2.0 et 8.2.0.a. Une méthode permettant d'appliquer une charge au carénage avant dans une direction verticale négative sera fournie. Un dispositif (plaque) sera utilisé tel qu'indiqué sur le dessin

Groupe 3

- * They may not be located inside the vertical plane through the two external edges of the wheels (with the front wheels in the straight ahead position) by more than 30 mm.
- * They must have a ground clearance of 25 mm minimum and of 60 mm maximum.
- * Gap between the front of the side bodywork and the front wheels: 130 mm maximum.
- * Gap between the back of the side bodywork and the rear wheels: 60 mm maximum.

2.7.1.5 - Front fairing

- * It may under no circumstances be located above the plane through the top of the front wheels.
- * It must not comprise any sharp edges.
- * The fairing must not be able to hold back water, gravel or any other substance.
- * Front fairing mounting kit (technical drawing No. 2c)

Groups 1 and 2

- * Its minimum width is 1,000 mm and its maximum width is the external width of the front wheel/axle unit.
- * Maximum gap between the front wheels and the back of the fairing: 180 mm.
- * Front overhang: 680 mm maximum.

Groupe 3

- * Its minimum width is 850 mm and its maximum width is the external width of the front wheel/axle unit.
- * Maximum gap between the front wheels and the back of the fairing: 160 mm.
- * Front overhang: 630 mm maximum.

Description of Vertical Push Tests – Front Fairing

Homologated front fairings used on a kart at an international karting event must be able to pass at any time the vertical push test described below.

At any time and without having to give any explanation, the CIK-FIA or the ASN can request at an international event for the front fairing which is mounted on the Entrant's kart to undergo an additional analysis (post-event testing) in a laboratory. If the Entrant refuses to hand over the front fairing to the officials, he will be excluded from the Event.

Post-Event testing of the front fairing must be carried out by:

C.S.I. - Mr Giovanni Consonni
Viale Lombardia 20/B
ITA-20021 BOLLATE (MI)
Tél.: +39 02 38330 229
Email: GiovanniConsonni@csi-spa.com

Vertical push tests will be carried out by mounting the front fairing unit onto a rigid fixture that represents the in-kart conditions as shown in drawings 8.2.0 and 8.2.0.a. A method for loading the front fairing in a negative vertical direction shall be provided. A device (plate) will be used as defined in drawing 8.2.0.a. The

8.2.0.a. La plaque (200 mm x 450 mm) d'une épaisseur de 10 mm sera plate et rigide.

Il y aura une configuration de charge : essai central – sur l'axe central du carénage avant.

Quand la performance du carénage avant est testée au total cinq fois selon la méthode décrite ci-dessus, la charge maximale moyenne doit dépasser 550 N sur un déplacement maximum de 30 mm à une vitesse de 100 mm/min.

2.7.1.6 - Panneau frontal

- * Il ne doit pas être situé au-dessus du plan horizontal passant par le haut du volant.
- * Il doit laisser un espace d'au moins 50 mm avec le volant et ne pas s'étendre au-delà du carénage avant.
- * Il ne doit pas gêner le fonctionnement normal des pédales ni couvrir une partie quelconque des pieds dans la position normale de conduite.
- * Il doit être fixé solidement en bas à la partie avant du châssis-cadre directement ou indirectement. En haut, il doit être solidement fixé au support de la colonne de direction par une ou plusieurs barre(s) indépendante(s).
- * Un emplacement pour les numéros de compétition doit être prévu sur le panneau frontal.

Groupe 1 et 2

- * Sa largeur est de 250 mm minimum et 300 mm maximum.

Groupe 3

- * Sa largeur est de 200 mm minimum et 300 mm maximum.

2.7.2 – Carrosserie en Superkart, KZ1 et KZ2 sur longs circuits

Aucune partie de la carrosserie, y compris les ailerons et les plaques de terminaison, ne devra :

- être plus haute que 60 cm par rapport au sol (à l'exception d'une structure conçue exclusivement comme appui-tête sans qu'un effet aérodynamique soit possible),
- dépasser le pare-chocs arrière,
- être plus près du sol que le plancher,
- dépasser latéralement l'extérieur des roues avant et arrière (les roues avant non braquées), sauf s'il s'agit d'une course par temps de pluie,
- excéder la largeur de 140 cm,
- avoir un espace inférieur à 25 mm entre les pneus et toute partie de la carrosserie.
- être réglables et ajustables du poste de pilotage en condition de course lorsque le kart est en mouvement.

La carrosserie, la bulle et l'aileron doivent être d'un matériau non métallique. Si une carrosserie complète et une bulle sont utilisées, la bulle ne sera pas fixée à la carrosserie par plus de quatre attaches à déclenchement rapide, sans autre dispositif de fixation. Si la bulle est une structure séparée, sa largeur maximale sera de 50 cm et celle du cadre de fixation, de 25 cm.

La bulle ne doit pas être située au-dessus du plan horizontal passant par le haut du volant, ni à moins de 5 cm d'une partie quelconque du volant.

Dans sa partie inférieure, la bulle devra se terminer symétriquement à au moins 15 cm de toute pédale dans sa position normale de repos et devra exposer (ne pas couvrir) les pieds et les chevilles.

plate of 200x450 mm with a thickness of 10 mm shall be flat and rigid.

One loading configuration will be conducted: central test – on the centre line of the front fairing.

When the performance of the front fairing is tested a total of five times using the method described above, the average peak load shall exceed 550 N within a displacement of 30 mm at a speed of 100 mm/min.

2.7.1.6 - Front panel

- * It must not be located above the horizontal plane through the top of the steering wheel.
- * It must allow a gap of at least 50 mm between it and the steering wheel and it must not protrude beyond the front fairing.
- * It must neither impede the normal functioning of the pedals nor cover any part of the feet in the normal driving position.
- * Its lower part must be solidly attached to the front part of the chassis-frame directly or indirectly. Its top part must be solidly attached to the steering column support with one or several independent bar(s).
- * A space for competition numbers must be provided for on the front panel.

Groups 1 and 2

- * Its width is 250 mm minimum and 300 mm maximum.

Group 3

- * Its width is 200 mm minimum and 300 mm maximum.

2.7.2 – Bodywork for Superkart, KZ1 and KZ2 on long circuits

No part of the bodywork including wings and end plates shall:

- be higher than 60 cm from the ground (except for structures solely designed as head-rests with no possible aerodynamic effect),

- extend beyond the rear bumper,
- be nearer the ground than the floor tray,
- extend laterally beyond the outside of the rear and front wheels (with the front wheels in the straight ahead position), except in the case of a wet race,
- have a width of more than 140 cm,
- have a gap of less than 25 mm between any part of the bodywork and the tyres.
- be adjustable from the driving seat in racing condition when the kart is in motion.

Bodywork, bubble-shield and wing must be of a non-metallic material. Should a complete bodywork and bubble-shield be used, the bubble-shield shall be connected to the bodywork by no more than four quick release clips and shall have no other fixing device. Should the bubble-shield be a separate structure, its maximum width shall be 50 cm and the maximum width of its fixing frame 25 cm. The bubble-shield must neither be located above the horizontal plane passing through the top of the steering wheel nor be less than 5 cm from any part of the steering wheel. At the bottom the bubble-shield shall end symmetrically 15 cm minimum from the pedals in the normal resting position and shall expose (not cover) the feet and the ankles.

Dans tous les cas, lorsque la bulle est retirée, aucune partie de la carrosserie ne couvrira une partie quelconque du Pilote assis en position normale, vu de dessus.

L'avant du nez de la carrosserie ne doit pas constituer un angle aigu, mais il doit avoir un rayon de 20 mm au minimum. Le profilage avant doit être fait de telle manière que le pare-chocs avant puisse se conformer aux exigences du présent article; il ne doit pas dépasser en largeur les roues avant non braquées.

Le plancher sera d'une construction plane et devra présenter un bord arrondi. 23 cm en avant de l'axe arrière, le plancher peut présenter un angle l'orientant vers le haut (extracteur). Si ce dernier présente une ou deux dérives latérales, celles-ci ne doivent pas dépasser le plan formé par la partie plane du plancher. Ni le plancher ni toute autre partie de la carrosserie ne ressemblera de quelque façon que ce soit à une jupe.

Il ne dépassera ni le pare-chocs avant ni le pare-chocs arrière. Sa largeur sera conforme et ne dépassera pas les dimensions de la carrosserie, y compris les ailerons et les plaques de terminaison. Il n'est pas permis de pratiquer des trous d'allègement dans le plancher.

2.8) TRANSMISSION

Devra toujours s'effectuer sur les roues arrière. La méthode est libre, mais tout type de différentiel est interdit, que ce soit par l'essieu, le moyeu de la roue ou par tout autre moyen. Tout dispositif de lubrification de la chaîne est interdit, sauf s'il s'agit d'un système approuvé par la CIK-FIA.

2.9) PARE-CHAÎNE / COURROIE

Dans toutes les catégories à prise directe, elle est obligatoire et doit constituer une protection efficace au-dessus et des deux côtés de la chaîne et des pignons exposés et se prolonger au minimum jusqu'au plan inférieur de l'essieu arrière.

Dans toutes les catégories à boîte de vitesses, elle est obligatoire et doit constituer une protection efficace du pignon et de la couronne jusqu'au centre de l'axe de celle-ci.

2.10) SUSPENSION

Tout dispositif de suspension, élastique ou articulé, est interdit. Les dispositifs d'amortisseurs hydrauliques, pneumatiques ou mécaniques sont interdits sur tout le kart.

2.11) FREINS

Ils doivent être homologués par la CIK-FIA (sauf en Superkart et KZ1).

Les freins doivent être hydrauliques. La commande de frein [liaison entre la pédale et la(les) pompe(s)] doit être doublée (si un câble est utilisé, il doit avoir un diamètre minimum de 1,8 mm et être bloqué avec un serre-câble de type serrage à plat). L'usage des freins avant à commande manuelle est interdit dans les Championnats, Coupes et Trophées CIK-FIA.

Pour les catégories sans boîte de vitesses, ils doivent agir simultanément, au moins sur les deux roues arrière. Tout système de frein agissant sur les roues avant est interdit.

Pour les catégories avec boîte de vitesses, ils doivent fonctionner sur les quatre roues, avec des systèmes d'opération indépendants avant et arrière. Dans le cas où l'un des systèmes ne fonctionnerait pas, l'autre doit garantir le fonctionnement sur deux roues, avant ou arrière. En Superkart, tout dispositif de freinage par câble est interdit et un feu de stop est recommandé.

Les disques de freins en carbone sont interdits.

In all cases, when the bubble-shield is removed, no part of the bodywork shall cover any part of the Driver seated in the normal position seen from the above.

The front of the nose of the bodywork must not constitute a sharp angle but must have a minimum radius of 20 mm.

Front fairings must be such that it is possible for the front bumper to comply with the requirements of this article and must not be wider than the front wheels when in a straight ahead position.

The floor tray shall be of flat construction and must have a curved beading edge. From 23 cm ahead of the rear shaft, the floor tray may have an angle orienting it upwards (extractor). If the latter has one or two side fins, they must not protrude beyond the plane formed by the flat part of the floor tray. Neither the floor tray nor any other part of the bodywork shall in any way resemble a skirt.

It shall not extend beyond either front or rear bumpers. Its width shall conform to and not exceed the dimensions of the bodywork including wings and end plates.

It is not allowed to cut lightening holes in the floor tray.

2.8) TRANSMISSION

Shall always be to the rear wheels. The method is free but any type of differential, whether through the axle, the wheel mounting hub or by any other means, is prohibited.

Any device for chain lubrication is forbidden, except in the case of a system approved by the CIK-FIA.

2.9) CHAIN GUARD / DRIVING BELT

In all categories without a gearbox, it is compulsory and must be an effective protection over the top and both sides of the exposed chain and sprockets and extend to at least the lower plane of the rear axle.

In all categories with a gearbox, it is compulsory and must efficiently cover the sprocket and the crown-wheel down to the centre of the crownwheel axis.

2.10) SUSPENSION

All suspension devices, either elastic or hinged, are prohibited.

Hydraulic, pneumatic or mechanical suspension devices are forbidden on all the kart.

2.11) BRAKES

The brakes must be homologated by the CIK-FIA (except in Superkart and KZ1).

Brakes must be hydraulic. The brake control [the link between the pedal and the pump(s)] must be doubled [if a cable is used, it must have a minimum Ø of 1.8 mm and be blocked with a cable clip of the flat clip type]. The use of the hand-operated front brakes in CIK-FIA Championships, Cups and Trophies is prohibited.

For non-gearbox categories, they must work on at least both rear wheels simultaneously. Any brake system working on the front wheels is banned.

For gearbox categories, they must work on all four wheels and must have independent front and rear operating systems. Should one of the systems fail, the other must guarantee braking on two front or rear wheels.

In Superkart, cable operated braking devices are prohibited and a brake light is recommended.

Carbon brake discs are forbidden.

Les disques de freins doivent être obligatoirement en acier, en acier inoxydable ou en fonte.

Cela s'applique également aux homologations en cours de validité.

Un patin de protection efficace du disque de frein arrière (en Teflon, Nylon, Delrin, fibre de carbone, Kevlar ou Rilsan) est obligatoire dans toutes les catégories, sauf en Superkart, si le disque de frein dépasse en-dessous ou est au même niveau que les tubes principaux du châssis-cadre les plus proches du sol. Cette protection doit être placée latéralement par rapport au disque dans le sens longitudinal du châssis ou sous le disque.

Seuls les constructeurs sont habilités, sous leur responsabilité, à modifier par usinage, meulage, perçement, rainurage la surface du disque de frein. Toutefois, les modifications ayant une incidence sur les dimensions des pièces d'origine indiquées sur la Fiche d'Homologation sont interdites.

2.12) DIRECTION

Doit être commandée par un volant doté d'une jante ininterrompue dont la forme de base ne comporte aucun angle rentrant. Les tiers supérieur et inférieur de la circonférence peuvent être rectilignes ou avoir un rayon différent de celui du reste du volant.

La jante doit être réalisée avec une structure métallique en acier ou en aluminium.

Tout dispositif monté sur le volant ne doit pas dépasser de plus de 20 mm le plan passant par le dessus du volant et ne doit pas présenter d'arêtes vives (dessin technique n°8 en annexe).

Toute commande souple par câble ou par chaîne est interdite.

Tous les éléments de la direction doivent comporter un système de fixation offrant une sécurité maximale (écrous goupillés, matés ou autobloquants).

La colonne de direction doit avoir un diamètre minimum de 18 mm et une épaisseur de paroi minimum de 1,8 mm.

Elle doit être montée avec un système de clips de sécurité pour l'écrou de retenue du palier inférieur.

Pour toutes les catégories, la colonne de direction doit être en acier magnétique.

En Superkart, les fusées de roues ne doivent pas être chromées ou galvanisées.

2.13) SIÈGE

Le siège du Pilote doit être conçu de telle manière que le Pilote soit efficacement calé, afin d'éviter tout glissement vers l'avant ou sur les côtés dans les virages et lors du freinage.

Les sièges pour les Superkarts doivent incorporer un appui-tête.

Dans toutes les autres catégories, les plaques de renfort des supports de sièges sont obligatoires pour la partie supérieure du siège entre les supports de siège et le siège lui-même. Ces renforts doivent avoir une épaisseur minimum de 1,5 mm, une superficie minimum de 13 cm² ou un diamètre minimum de 40 mm.

Des plaques de renfort sont obligatoires pour la fixation du lest.

Ces renforts doivent avoir une épaisseur minimum de 1,0 mm et un diamètre minimum de 20 mm.

Tous les supports doivent être boulonnés ou soudés à chaque extrémité et, si ces supports ne sont pas utilisés, ils doivent être démontés du cadre et du siège.

La FIA a décidé de recommander aux ASN d'utiliser les sièges hauts de Karting dans leurs catégories Mini. La FIA créera une nouvelle norme pour les sièges hauts de Karting qui sera publiée sur le site Web de la FIA, accompagnée de la liste des laboratoires agréés

Brake discs must mandatorily be made from steel, stainless steel or cast iron.

This also applies to homologations that are currently valid.

An efficient rear brake disc protective pad (in Teflon, Nylon, Delrin, carbon fibre, Kevlar or Rilsan) is mandatory in all categories except in Superkart, if the brake disc protrudes below or is level with the main chassis-frame tubes nearest to the ground. This protection must be placed laterally in relation to the disc in the longitudinal axis of the chassis or under the disc.

The surface of the brake disc may be modified by grinding, drilling, grooving but only by the manufacturers and on their own responsibility. However, modifications that change the dimensions of the original parts featuring on the Homologation Form are forbidden.

2.12) STEERING

Must be controlled by a steering wheel which a continuous rim not incorporating any reflex angles in its basic shape. The upper and lower 1/3 of the circumference may be straight or of a different radius to the rest of the wheel.

The rim must be manufactured with a metallic structure made of steel or aluminium.

Any device mounted on the steering wheel must not protrude by more than 20 mm from the plane forward of the steering wheel and must not have sharp edges (technical drawing No. 8 appended).

Flexible steering controls by cable or chain are forbidden.

All parts of the steering must have a method of attachment offering maximum safety (split pins, self-locking nuts or burred bolts).

The steering column must have a minimum diameter of 18 mm and a minimum wall thickness of 1.8 mm.

It must be mounted with a safety clip system for the lower bearing restraint nut.

For all categories, the steering column must be made of magnetic steel.

In Superkart, stub axles must not be chrome-plated or galvanised.

2.13) SEAT

The Driver's seat must be so designed that it is located to prevent the Driver from moving towards the sides or front when cornering or braking.

Seats for Superkarts must incorporate a head-rest.

In all other categories, the seat support reinforcement plates are mandatory for the upper part of the seat. Reinforcement must have a minimum thickness of 1.5 mm, a minimum surface of 13 sq cm or a minimum diameter of 40 mm.

Reinforcement plates are mandatory for the fixation of the ballast.

Reinforcement must have a minimum thickness of 1.0 mm and a minimum diameter of 20 mm.

All supports must be bolted or welded at each end and if these supports are not used they must be removed from the frame and from the seat.

The FIA has decided to recommend the use of the karting high seat to ASNs in their Mini categories. FIA will create a new standard for karting high seat which will be published on the FIA website together with a list of approved laboratories to test the high seats and a

pour tester les sièges hauts ainsi que de la liste technique contenant les sièges hauts approuvés.
Les premiers sièges homologués seront ceux déjà homologués par le DMSB.

2.14) PÉDALES

Les pédales, quelle que soit leur position, ne devront jamais dépasser le châssis, pare-chocs compris. Les pédales devront être placées en avant du maître-cylindre.
En Superkart seulement, la pédale de frein et tous les éléments actionnant le maître-cylindre doivent être en acier d'une résistance suffisante pour supporter les forces appliquées.

2.15) ACCÉLÉRATEUR

L'accélérateur doit être actionné par pédale, celle-ci devant être munie d'un ressort de rappel.
Une liaison mécanique entre la pédale et le carburateur est obligatoire.

2.16) MOTEUR

2.16.1 – Généralités

Par moteur, est entendu l'ensemble propulseur du véhicule en état de marche, comprenant un bloc cylindre, un carter, éventuellement une boîte de vitesses, un système d'allumage, un ou plusieurs carburateurs et un silencieux d'échappement.

Tout système d'injection est interdit. La pulvérisation de produits autres que le carburant est interdite.

Le moteur ne devra pas comporter de compresseur ni de système quelconque de suralimentation. En Superkart, un système de refroidissement par air ou par liquide est autorisé.

Toute modification de l'intérieur du moteur ne peut être effectuée que par retrait de matière.

Les moteurs de OK, OK-Junior, KZ2, KZ1 et Mini devront être décrits dans un catalogue du Constructeur et faire l'objet d'une fiche descriptive dite «Fiche d'Homologation» d'après le modèle établi par la CIK-FIA. Cette Fiche d'Homologation sera tamponnée et visée par l'ASN et la CIK-FIA (voir Règlement d'Homologation).

Les moteurs de Superkart doivent être agréés par la CIK-FIA avec le catalogue officiel des pièces détachées du Constructeur (voir Règlement d'Agrément).

2.16.2 – Contrôle Technique

Un contrôle obligatoire sera effectué avant les Essais Libres.

Dans le cadre des Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA:

Dans toutes les catégories, sauf en Superkart: un marquage des châssis, pièces principales des moteurs (1/2 carters inférieurs et cylindre) et pneus sera réalisé aux Vérifications Techniques. Les karts devront être présentés complets (châssis, carrosseries et accessoires montés), et les moteurs, présentés séparément.

En Superkart, seuls les châssis et 1/2 carters inférieurs des moteurs seront marqués lors des Vérifications Techniques.

Pour tout le matériel utilisé faisant l'objet d'une homologation ou d'un agrément, chaque Concurrent devra être en mesure d'en présenter les Fiches d'Homologation ou d'Agrément.

2.16.3 – Cylindres

Pour les moteurs non chemisés, il est possible de réparer les

technical list with approved high seats.

The first homologated seats will be the ones already homologated by DMSB.

2.14) PEDALS

Whatever the position of the pedals, they must never protrude forward of the chassis including the bumper.

Pedals must be placed in front of the master cylinder.

In Superkart only, the brake pedal and all the parts operating the master cylinder must be made of steel and must be strong enough to withstand the forces applied.

2.15) ACCELERATOR

The accelerator must be triggered off by a pedal equipped with a return spring.

A mechanical link is compulsory between the pedal and the carburettor.

2.16) ENGINE

2.16.1 – General

By engine is meant the propelling unit of the vehicle in running order, including a cylinder block, sump and possible gearbox, ignition system, carburettor(s) and exhaust silencer.

All systems of injection are forbidden. The spraying of products other than fuel is forbidden.

The engine shall not comprise a compressor or any super-charging system. In Superkart, a cooling system by air or liquid is authorised.

Any modifications inside the engine may only be carried out by the removal of material.

OK, OK-Junior, KZ2, KZ1 and Mini engines must be described in the Manufacturer's catalogue and be the subject of a descriptive form called "Homologation Form" from the model established by the CIK-FIA. This Homologation Form shall be stamped and signed by the ASN and the CIK-FIA (see the Homologation Regulations).

Superkart engines must be approved by the CIK-FIA with the Manufacturer's official spare parts catalogue (see the Approval Regulations).

2.16.2 – Scrutineering

A mandatory check will be carried out before Free Practice.

In the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies:

In all categories except in Superkart: the chassis, main parts of engines (1/2 lower engine sumps and cylinder) and tyres will be marked at Scrutineering. The karts must be presented in full configuration (assembled chassis + bodywork + extra components), and the engines must be presented separately.

In Superkart, only chassis and 1/2 lower engine sumps will be marked at Scrutineering.

For any used equipment which has been homologated or approved, every Entrant shall be able to submit the relevant Homologation or Approval Forms.

2.16.3 – Cylinders

For unsleeved engines, repairing cylinders is allowed by addition of

cylindres par apport de matériau, mais non de pièces.
Culasse: il est autorisé de réparer le filetage de l'emplacement de la bougie par un heli-coil.

2.16.4 – Refroidissement par eau

Seule l'eau (H₂O) est autorisée pour le refroidissement par liquide. Pour toutes les catégories utilisant le refroidissement à eau, les radiateurs doivent se trouver au-dessus du châssis-cadre, à une hauteur maximum de 50 cm par rapport au sol, à une distance maximum de 55 cm en avant de l'axe des roues arrière (ou en arrière de l'axe des roues avant pour la catégorie Superkart) et ne pas interférer avec le siège. En Superkart, tout radiateur placé à l'arrière ne pourra se trouver à moins de 150 mm des extrémités latérales du kart. Toute la tuyauterie doit être d'un matériau conçu de façon à résister à la chaleur (150°C) et à la pression (10 Bar). Pour la régulation de la température, il est uniquement permis de placer à l'avant ou à l'arrière du radiateur un système de masques. Le dispositif peut être mobile (réglable), mais il doit être non-amovible quand le kart est en marche et ne doit pas présenter d'éléments dangereux. Les systèmes de by-pass (type thermostat) mécaniques, y compris les canalisations de by-pass, sont autorisés.

2.16.5 – Pompe à eau

Pour les deux Groupes (excepté en Superkart), la pompe à eau doit être entraînée mécaniquement soit par le moteur, soit par l'axe des roues arrière.

2.16.6 – Carburateurs et conduit d'admission

Tout système d'injection est interdit. La pulvérisation de produits autres que le carburant est interdite.

Pour toutes les catégories sans boîte de vitesses, un dispositif mécanique manuel additionnel de réglage par molettes crantées est autorisé (sans modification du carburateur, si celui-ci doit être homologué).

Le conduit d'admission (assemblage mécanique entre le silencieux d'aspiration homologué et la boîte à clapets) doit être constitué du silencieux d'aspiration, du carburateur et du couvercle de la boîte à clapets, ainsi que d'éventuels adaptateur, entretoise et/ou joints. Aucune pièce supplémentaire n'est autorisée.

L'adaptateur (entretoise) doit avoir une section transversale cylindro-conique, être fixé mécaniquement au moyen d'outils et ne pas présenter de branchements qui s'emboîtent ni de pièces qui se chevauchent.

En outre, tout branchement induisant un volume supplémentaire (y compris toute rainure, tout espace creux ou autres) au niveau du conduit d'admission est interdit.

Carburateurs des catégories KZ2 et KZ1 pour les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA en 2016/2018/2018: dessin technique n° 7 en annexe.
Carburateurs des catégories OK et OK-Junior: voir Articles 18 et 19.

2.16.7 – Allumage

Dans toutes les catégories sauf en Superkart et Mini, le système d'allumage utilisé doit être homologué par la CIK-FIA.

Pour les catégories KZ1 et KZ2, le système d'allumage utilisé doit être de type analogique et tout système d'allumage variable (système d'avancement et de retardement progressif) est interdit.

Pour les catégories OK, OK-Junior et Mini, l'allumage doit être digital, non programmable, avec limiteur de régime intégré. Aucune

material but not of parts.

Cylinder head: it is allowed to replace the spark plug thread by a heli-coil.

2.16.4 – Water cooling

Only water (H₂O) is authorised for liquid cooling.

For all categories using water cooling, radiators must be placed above the chassis frame, at a maximum height of 50 cm from the ground, at a maximum distance of 55 cm ahead of the rear wheels axle (or behind the front wheels axis for the Superkart categorie), and they must not interfere with the seat. In Superkart, any radiator placed at the rear must not be located less than 150 mm from the lateral extremities of the kart. All the tubing must be of a material designed to withstand the heat (150°C) and pressure (10 Bar). To control the temperature, it is only allowed to place at the front or at the rear of the radiator a system of masks. This device may be mobile (adjustable), but it must not be detachable when the kart is in motion, and it must not comprise dangerous elements. Mechanical by-pass (thermostat type) systems, including by-pass lines, are allowed.

2.16.5 – Water pump

For both Groups (except in Superkart), the water pump must be mechanically controlled either by the engine or by the rear wheels axle.

2.16.6 – Carburetors and inlet duct

Any injection system is forbidden. Any spraying of products other than fuel is forbidden.

For all categories without gearboxes, an extra manual mechanical adjustment device working with adjusting screws is allowed (without modifications to the carburettor, if the latter must be homologated).

The inlet duct (mechanical assembly between the homologated inlet silencer and the reed box) must comprise the inlet silencer, the carburettor and the reed box cover, as well as a possible adaptor, spacer and/or gaskets.

No additional component is authorised.

The adaptor (spacer) must have a transversal conical cylinder cross-section, be mechanically attached with tools and present neither any connections fitting together nor parts which overlap each other.

Furthermore, it is forbidden to have any connection resulting in an extra volume (including any groove, hollow space or other such spaces) at the level of the inlet duct.

Carburetors in KZ2 and KZ1 categories for the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies in 2016/2018/2018: technical drawing No. 7 appended.

Carburetors in the OK and OK-Junior categories: see Articles 18 and 19.

2.16.7 – Ignition

In all categories except Superkart and Mini, the ignition system used must be homologated by the CIK-FIA.

For the KZ1 and KZ2 categories, the ignition system used must be of analogue type and any variable ignition system (system of progressive advance and delay) is forbidden.

For the OK, OK-Junior and Mini categories, the ignition must be digital, non programmable, with an integrated rev limiter. No

batterie de doit être nécessaire à son fonctionnement.
Pour les allumages dont le rotor est extérieur, saillant et exposé, un système de protection enveloppant les parties tournantes devra être mis en place.
Tout système électronique permettant un auto-contrôle des paramètres de fonctionnement du moteur alors que le kart est en mouvement est interdit.
Sur décision des Commissaires Sportifs, il sera possible d'interchanger l'allumage des Concurrents contre celui fourni par la CIK ou l'ASN concernée (mêmes modèles homologués).

2.16.8 - Bougie

Pour toutes les catégories sauf en Superkart, la bougie d'allumage doit être de grande production et rester strictement d'origine. Le culot de la bougie et l'isolant de l'électrode (électrodes non comprises) serrée sur la culasse ne doivent pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion (voir Annexe n°7).

2.17) SILENCIEUX D'ASPIRATION

Dans toutes les catégories sauf en Superkart et Mini, un silencieux d'aspiration homologué par la CIK-FIA est obligatoire.
Pour les catégories KZ1 et KZ2: conduits de 30 mm maximum.
Pour les catégories OK et OK-Junior: conduits de 23 mm maximum.
Pour la catégorie Mini : conduit de 22 mm +/- 1 mm, cylindrique conique.
Les boîtes à air à volume variable sont interdites.
L'utilisation du silencieux d'aspiration homologué obligatoire, ne peut se faire qu'avec le strict respect des points suivants :
- Le manchon en caoutchouc si il est réversible, ne peut être coupé que d'un seul côté, celui non utilisé se trouvant dans le corps du silencieux.
- La partie du manchon reliant le silencieux au carburateur doit être visible à tout moment et se trouver à l'extérieur du silencieux. Elle permet de relier la face arrière du silencieux avec l'épaulement cylindrique du carburateur.

2.18) ÉCHAPPEMENT

Dans toutes les catégories, il doit être en acier magnétique.
En KZ2 et KZ1, l'échappement doit être homologué.

En OK, l'échappement est monotype spécifique (voir dessin technique n° 21). La distance entre le piston et l'entrée de l'échappement est libre. Pour les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA, un fournisseur unique d'échappement sera désigné suite à un appel d'offres.

En OK-Junior, l'échappement est monotype spécifique (voir dessin technique n° 23). La distance entre le piston et l'entrée de l'échappement est libre. Pour les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA, un fournisseur unique d'échappement sera désigné suite à un appel d'offres.

En Mini, l'échappement est monotype spécifique (voir dessin technique n° 28.)
Dans toutes les catégories (sauf en Superkart), l'échappement devra s'effectuer derrière le Pilote et ne pas se produire à une hauteur supérieure à 45 cm par rapport au sol.
La sortie du silencieux d'échappement, dont le diamètre extérieur devra être supérieur à 3 cm, ne devra pas excéder les limites définies aux Articles 2.4 et 2.5 (sauf en Superkart).
Il est interdit de faire passer l'échappement, de quelque façon que ce soit, par l'avant et par le plan où s'inscrit le Pilote assis dans sa

battery must be necessary for its operation.
For ignitions with an external and projecting rotor, a protection system covering the rotating parts must be mounted.

Any electronic system allowing an auto-control of the parameters of functioning of the engine while the kart is in motion is forbidden.

On decision of the Stewards, it will be authorised to interchange Entrants' ignition systems for the system supplied by the CIK or the ASN concerned (same homologated models).

2.16.8 - Spark plug

In all categories except Superkart, the ignition spark plug must be mass-produced and remain strictly original. The spark plug barrel and the electrode insulation (electrodes not included) tightened on the cylinder head must not extend beyond the upper part of the combustion chamber dome (see Appendix No. 7).

2.17) INLET SILENCER

In all categories except Superkart and Mini, an inlet silencer homologated by the CIK-FIA is mandatory.
For the KZ1 and KZ2 categories: ducts of 30 mm maximum.
For the OK and OK-Junior categories: ducts of 23 mm maximum.
For the Mini category: duct of 22 mm +/- 1 mm, cylindrical conical.

Variable volume air boxes are forbidden.
The obligatory homologated intake silencer must be used under strict observance of the following points:
- If the rubber bush is reversible, it may only be cut on one side, the unused one located in the body of the silencer.

- The part of the bush linking the silencer to the carburettor must be visible at all times and must be on the outside of the silencer. It allows the rear face of the silencer to be connected to the cylindrical shoulder of the carburettor.

2.18) EXHAUST

In all categories, it must be made with magnetic steel.
In KZ2 and KZ1, the exhaust must be homologated.

In OK, the exhaust is specific monotype (see technical drawing No. 21). The distance between the piston and the exhaust inlet is free. For the CIK-FIA Championships, Cups & Trophies, a single exhaust supplier will be designated further to an invitation to tender.

In OK-Junior, the exhaust is specific monotype (see technical drawing No. 23). The distance between the piston and the exhaust inlet is free. For the CIK-FIA Championships, Cups & Trophies, a single exhaust supplier will be designated further to an invitation to tender.

In Mini, the exhaust is specific monotype (see technical drawing No. 28)
In all categories (except in Superkart), the exhaust system shall discharge behind the Driver and shall not operate at a height of more than 45 cm from the ground.
The exhaust silencer outlet, the external diameter of which must be more than 3 cm, must not exceed the limits defined under Articles 2.4 and 2.5 (except in Superkart).
It is forbidden for the exhaust in any way to pass forward and across the plane in which the Driver is seated in his normal driving

position normale de conduite.

Tout système de «power valve» est interdit sauf en OK et Superkart Division 1.

Sur décision des Commissaires Sportifs, il sera possible d'interchanger l'échappement des Concurrents contre celui fourni par la CIK ou l'ASN concernée (mêmes modèles homologués).

2.19) BRUIT

2.19.1 – Contrôle des décibels

Pour réduire le bruit, des dispositifs de silencieux d'échappement efficaces sont obligatoires.

La limite du bruit en vigueur est de 108 dB/A maximum, y compris toutes tolérances et l'influence de l'environnement. Des contrôles pourront être effectués à tout moment de l'épreuve. Toute infraction constatée lors d'un contrôle en cours d'épreuve sera notifiée aux Commissaires Sportifs.

2.19.2 – Prescriptions pour la mesure des décibels

2.19.2.1 - Matériel de mesure

Le matériel de mesure devra pouvoir mesurer simultanément quatre niveaux sonores. Le système de mesure peut avoir pour base un PC ou être indépendant.

a) Microphones

Pour les mesures de pressions sonores, des micros d'un champ libre d'1/2 pouce conformes à la norme IEC 651 (EN 60651, 61672) ou à la Classe 1 équivalente devront être utilisés.

b) Acquisition de données

Les signaux émanant des micros devront être acquis simultanément et un filtre anticrénelage devra être utilisé avant la conversion de l'analogique au digital.

Le taux d'échantillonnage ne devra pas être inférieur à 51 200 Hz. Le filtre anticrénelage devra avoir une amplitude d'ondulation inférieure à 0,05 dB et une linéarité de phase inférieure à $\pm 3.4^\circ$ dans la bande passante.

La résolution des convertisseurs ne devra pas être inférieure à 24 bits.

Le couplage AC éventuel devra avoir une fréquence de coupure inférieure à 5 Hz.

c) Niveau de calcul

Les données acquises devront être mesurées selon l'échelle A telle que définie par IEC 651 (EN 60651, 61672) ou une échelle équivalente. La pondération sera obtenue par un filtre dans le domaine de temps adéquat. L'utilisation d'autres méthodes (par exemple un spectre pondéré et un re-calcul dans le temps) n'est pas autorisée parce qu'elles introduisent des inexactitudes dans le niveau de courte durée instantané.

La valeur instantanée du RMS des signaux utilisés aux fins de ce règlement sera calculée avec une constante de temps exponentielle de 50 ms. Aucune autre constante de temps ne peut être utilisée pour les calculs de niveaux de pression sonore.

d) Affichage

L'affichage du système de mesure devra montrer en temps pseudo-réel les niveaux calculés conformément au point c) pour les quatre canaux. Le système devra aussi afficher les « événements » détectés. Les installations pour le stockage et la transmission des données ne sont pas incluses dans le présent règlement. Elles devraient pouvoir fournir et transmettre les données nécessaires pour l'évaluation du niveau sonore des karts.

e) Synchronisation

Le système devra être synchronisé avec le système de GPS ou les

position.

All systems of «power valve» are forbidden except in OK and Superkart Division 1.

On decision of the Stewards, it will be authorised to interchange Entrants' exhaust systems for the system supplied by the CIK or the ASN concerned (same homologated models).

2.19) NOISE

2.19.1 – Decibel checks

In order to reduce the noise, efficient exhaust silencers are compulsory.

The noise limit in force is 108 dB/A maximum, including all tolerances and the influence of the environment. Checks may be carried out at any moment during the event. Any infringement ascertained during a check in an event shall be notified to the Stewards.

2.19.2 – Prescriptions for the measurement of decibels

2.19.2.1 - Measurement Equipment

The measurement equipment shall be able to measure simultaneously four sound levels. The measurement system can be PC-based or stand-alone.

a) Microphones

For sound pressure measurements, 1/2 inch free field microphones complying with IEC 651 (EN 60651, 61672) or equivalent Class 1 shall be used.

b) Data Acquisition

The signals coming from the microphones shall be acquired simultaneously and an antialiasing filter shall be used before the analog to digital conversion.

The sampling rate shall be no lower than 51,200 Hz.

The antialiasing filter shall have a ripple amplitude lower than 0.05 dB and a phase linearity lower than $\pm 3.4^\circ$ in the pass-band.

The resolution of the converters shall be no lower than 24 bits.

The AC coupling, if present, shall have a cut-off frequency lower than 5 Hz.

c) Level Calculation

Data acquired shall be measured according to A scale as defined in IEC 651 (EN 60651, 61672) or equivalent. The weighting will be obtained by a suitable time-domain filter. The use of other methods (for example a weighted spectrum and backward calculation in time) is not allowed since they introduce high inaccuracies in the instantaneous short-time level.

The RMS instantaneous value of the signals used for the purposes of these regulations will be calculated with an exponential time constant of 50 ms. No other time constants can be used for the calculations of the sound pressure levels.

d) Display

The display of the measurement system shall show in pseudo real time the levels calculated as in point c) for the four channels. The system shall also display the "events" detected.

Storage and data-transmission facilities are not part of these regulations. They should be able to supply and transmit the data necessary for the assessment of the sound level of the karts.

e) Synchronisation

The system shall be synchronised with the GPS system or NTP

protocoles NTP afin de garantir une bonne synchronisation avec le système de chronométrage.

f) Conditions atmosphériques

Les micros devront être efficacement protégés de la pluie et du vent. Tous les instruments devront fonctionner dans la gamme de température et d'humidité déclarée par leur Fabricant.

2.19.2.2 - Étalonnage

L'étalonnage de chaque chaîne de mesure sonore (de bout en bout) devra être effectué au début des opérations.

L'étalonnage devra être effectué avec un étalonneur de 1 kHz et à des niveaux nominaux de 94, 104 ou 114 dB.

2.19.2.3 - Position des micros

Une batterie linéaire de quatre micros devra être placée au-dessus de la piste avec les micros orientés vers le bas. Ils seront à une hauteur de $2,5 \pm 0,1$ m et être horizontalement également répartis afin de couvrir toute la largeur de la piste.

Ces micros peuvent être installés à tout endroit de la piste, selon l'avis de la CIK-FIA et les spécificités locales, ou sur suggestion des autorités locales.

2.19.2.4 - Détection des événements

g) Événement

Aux fins du présent règlement, un « événement » est défini comme un phénomène acoustique dont le niveau est d'au moins 5 dB(A) supérieur aux niveaux antérieur et postérieur, et dont la durée est compatible avec le passage d'un kart dans le secteur de mesure de la piste.

Les expérimentations poussées menées par la CIK-FIA ont montré que la façon la plus précise et efficace de détecter les événements d'un kart est d'effectuer les calculs décrits dans la procédure au point c) pour chaque micro.

h) Niveau

Étant donné qu'en raison des différents positionnements les quatre micros mesurent généralement simultanément un même événement avec différentes amplitudes, le niveau attribué à l'événement spécifique est le maximum des quatre niveaux mesurés par les quatre micros durant l'événement. Le maximum étant enregistré lorsque le kart passe sous les micros, les effets Doppler sont considérés comme négligeables, et dans le cadre du présent règlement ils sont considérés comme faisant partie du bruit du kart.

Si un micro subit une panne durant une séance, ses données seront supprimées du traitement.

i) Moment de l'enregistrement

Le « moment de l'événement » est défini comme le moment correspondant à l'occurrence du niveau maximum de l'événement. Le moment de l'événement est exclusivement destiné à associer l'événement au kart qui l'a généré.

2.19.2.5 - Interface avec le chronométrage

Le système de chronométrage acquiert les niveaux acoustiques transmis par le système acoustique et les associe aux karts selon son système de chronométrage et l'heure à laquelle est enregistré l'événement.

En raison de conditions spécifiques, les mesures seront rejetées car soit elles ne sont pas assez précises, soit elles résultent de la somme des relevés du bruit de plusieurs karts, si :

- le système de chronométrage reconnaît la présence de plusieurs karts dans la zone où opèrent les micros, et/ou
- deux événements consécutifs se produisent dans un délai inférieur à 500 ms.

facilities so as to guarantee a proper synchronisation with the timekeeping system.

f) Weather Conditions

The microphones shall be suitably protected against rain and wind. All the instrumentation parts shall work in the temperature and humidity range stated by their Manufacturer.

2.19.2.2 - Calibration

Calibration of each sound measurement chain (end to end) shall be performed at the beginning of the operations.

Calibration shall be performed with a 1 kHz calibrator and at 94, 104 or 114 dB nominal levels.

2.19.2.3 - Positions of Microphones

A linear array of four microphones shall be placed above the track with the microphones facing down. The height of the microphones shall be 2.5 ± 0.1 m. The microphones shall be horizontally equally spaced in order to cover the whole width of the track.

The array can be installed anywhere along the track according to the CIK-FIA's opinion and local specificities, or on suggestions of the local authorities.

2.19.2.4 - Events Detection

g) Event

For the purposes of these regulations an "event" is defined as an acoustic phenomenon the level of which is at least 5 dB(A) higher than the previous and following levels and the duration of which is compatible with a kart passing by the measuring section of the track.

The CIK-FIA's intensive experimentations have pointed out that the most accurate and efficient way of detecting karts' events is to perform the calculations described in the procedure as in point c) for each microphone.

h) Level

Since the four microphones generally measure simultaneously the same event with different amplitudes, due to the different positions, the level attributed to the specific event is the maximum of the four levels measured by the four microphones during the event. Since the maximum occurs when the kart is under the microphones, Doppler's effects are considered negligible and in these regulations they are considered as part of the kart's noise.

If during a session a microphone undergoes a failure its data will be removed from processing.

i) Moment of Recording

The "moment of the event" is defined as the moment corresponding to the occurrence of the maximum level within the event. The moment of the event has the exclusive aim of associating the event to the kart that has generated it.

2.19.2.5 - Interface to Timekeeping

The timekeeping system acquires the acoustic levels sent by the acoustic system and associates them to the karts according to its timekeeping system and to the time of the events.

Due to specific conditions the measurements will be rejected since they are either non accurate or come from the sum of the noise of multiple karts, if:

- the timekeeping system recognises the presence of several karts in the area of the microphones, and/or
- two consecutive events occur within a time gap shorter than 500 ms.

2.19.2.6 - Traitement des données

Pour évaluer le niveau à attribuer à chaque kart pendant une séance spécifique, la procédure suivante doit être appliquée.

Pour chaque kart, le système de mesure rassemble une série de n niveaux valides (L_i) associés lors des passages des karts pendant une séance.

La moyenne des niveaux n L_i relevés pour chaque kart est calculée (étant la moyenne).

De la série des niveaux sont déduits les maximum (M) et minimum (m), et leur différence (D) est calculée.

$$\text{Moyenne } \{dB(A)\} \quad \bar{L} = \frac{\sum_{i=1}^n L_i}{n}$$

$$\text{Maximum } \{dB(A)\} \quad M = \text{Max}\{L_1, L_2, \dots, L_n\}$$

$$\text{Minimum } \{dB(A)\} \quad m = \text{Min}\{L_1, L_2, \dots, L_n\}$$

$$D = M - m$$

Deux cas peuvent se produire en fonction de D :

a) si D est inférieur ou égal à 1 dB(A), le chiffre pour le kart est la moyenne arrondie au demi-décibel inférieur (ex. : 104,6 est arrondi à 104,5 et 104,4 à 104)

b) si D est supérieur à 1 dB(A), la valeur ayant la plus grande différence absolue par rapport à la moyenne est supprimée de la série, et le processus est recommencé de façon récursive jusqu'à ce que la condition du point a) soit remplie.

2.20) RÉSERVOIR DE CARBURANT

Il doit être fixé solidement au châssis et conçu de telle sorte que, soit par lui-même, soit par des tubulures de raccordement (lesquelles doivent être en matière souple), il ne présente aucun risque de fuite en cours d'épreuve. Une fixation rapide au châssis est fortement recommandée. Le réservoir ne doit en aucune façon constituer un appendice aérodynamique. Il ne doit alimenter le moteur qu'à la pression atmosphérique normale (cela signifie que, hormis la pompe à essence se trouvant entre le réservoir et le carburateur, tout principe ou système, mécanique ou non, pouvant agir sur la pression interne du réservoir est interdit).

Il doit obligatoirement être situé entre les tubes principaux du châssis-cadre, à l'avant du siège et à l'arrière de l'axe de rotation des roues avant.

Sa contenance doit obligatoirement être de 8 litres minimum (sauf en Superkart).

En Superkart, la capacité totale des réservoirs doit être de 19 litres maximum. Le diamètre de la sortie ne doit pas être supérieur à 5 mm.

2.21) CARBURANT - COMBURANT

2.21.1 - Carburant

Les exigences précisées dans la présente réglementation ont pour but d'assurer l'utilisation de carburants principalement composés d'éléments que l'on trouve normalement dans des carburants commerciaux et d'interdire l'utilisation de composés chimiques spécifiques pouvant augmenter la puissance.

2.21.1.1 - Le carburant doit répondre aux spécifications de l'Annexe n°4. La marge d'erreur dans chaque méthode de contrôle est comprise entre les valeurs minimum/maximum spécifiées dans l'Annexe n°4 et ne sera pas ajoutée après analyse. Le total des hydrocarbures individuels présents à des concentrations de moins de 5% m/m doit représenter au moins 30% m/m du carburant. La méthode de contrôle s'effectuera par chromatographie

2.19.2.6 - Data Processing

In order to assess the level to be attributed to each kart during a specific session, the following process must be applied.

For each kart the measurement system collects an array of n associated valid levels (L_i) when the karts run during a session.

The n L_i levels gathered for each kart are averaged arithmetically (being the average).

From the array of levels the maximum (M) and minimum (m) are extracted and their difference (D) calculated.

$$\text{Average } \{dB(A)\} \quad \bar{L} = \frac{\sum_{i=1}^n L_i}{n}$$

$$\text{Maximum } \{dB(A)\} \quad M = \text{Max}\{L_1, L_2, \dots, L_n\}$$

$$\text{Minimum } \{dB(A)\} \quad m = \text{Min}\{L_1, L_2, \dots, L_n\}$$

$$D = M - m$$

Two cases can occur according to D :

a) if D is lower than or equal to 1 dB(A) the kart's figure is the average rounded down to the lower half decibel (e.g. 104.6 is rounded to 104.5 and 104.4 to 104)

b) if D is greater than 1 dB(A), the value with the largest absolute difference to the average is removed from the array, and the process restarted recursively until the condition of point a) is met.

2.20) FUEL TANK

It must be securely fixed to the chassis and be designed in such a way that neither it nor the fuel pipes (which must be flexible) present any danger of leakage during the competition. A quick attachment to the chassis is strongly recommended. The tank shall in no way be shaped to act as an aerodynamic device. The tank must supply the engine only under normal atmospheric pressure (this means that, apart from the fuel pump located between the fuel tank and the carburettor, any principle or system, mechanical or not, which may have an influence on the internal pressure of the fuel tank is forbidden).

It is mandatory to place it between the main tubes of the chassis-frame, ahead of the seat and behind the rotation axis of the front wheels.

Its capacity must be 8 litres minimum (except in Superkart).

In Superkart, the total fuel tank capacity must be 19 litres maximum. The exit aperture must not be more than 5 mm.

2.21) FUEL - COMBUSTIVE

2.21.1 - Fuel

The requirements specified in these regulations are intended to ensure the use of fuels predominantly composed of compounds normally found in commercial fuel, and to prohibit the use of specific power-boosting chemical compounds.

2.21.1.1 - The fuel must comply with the characteristics of Appendix No. 4. In each control method the measurement error is included in the minimum/maximum values specified in Appendix No. 4 and will not be added after the test.

The total of individual hydrocarbon components present at concentrations of less than 5% m/m must be at least 30% m/m of the fuel. The test method will be gas chromatography.

gazeuse.

La conformité aux règles de composition est calculée sur la base suivante: $A = 100 - B - C$.

- A est la concentration totale (en % m/m) en hydrocarbures individuels présents à des concentrations inférieures à 5% m/m,
- B est la concentration totale (en % m/m) en composés oxygénés présents dans le carburant,
- C est la concentration totale (en % m/m) en hydrocarbures individuels présents à des concentrations supérieures à 5% m/m.

* Les seuls composés oxygénés autorisés sont:

Methanol (MeOH)
Ethanol (EtOH)
Isopropanol (IPA)
Isobutanol (IBA)
Methyl Tertio Butyl Ether (MTBE)
Ethyl Tertio Butyl Ether (ETBE)
Tertio Amyl Methyl Ether (TAME)
Di-Isopropyle Ether (DIPE)
n-Propanol (NPA)
Tertio Butanol (TBA)
n-Butanol (NBA)
Butanol Secondaire (SBA)

Les composés trouvés normalement à l'état d'impuretés dans l'un ou l'autre des composés oxygénés ci-dessus sont autorisés à des concentrations inférieures à 0,8% m/m de l'échantillon total de carburant.

Les additifs à base de manganèse ne sont pas autorisés.

Le carburant mentionné ci-dessus doit être conforme à la réglementation européenne concernant la Sécurité et la Santé.

2.21.1.2 – Mélange 2-temps utilisé dans les moteurs

Le carburant est destiné à être mélangé avec un lubrifiant 2-temps agréé par la CIK-FIA en vente libre.

La modification de la composition du carburant de base par addition de quelque composé que ce soit est strictement interdite. Cette restriction est également valable pour le lubrifiant, dont l'ajout dans l'essence ne doit pas provoquer de modification de composition de la fraction carburant. En outre, comme pour le carburant, le lubrifiant ne doit pas contenir de composés nitrés, peroxydes ou autres additifs destinés à augmenter la puissance des moteurs.

Pour les mélanges 2-temps, les tolérances suivantes pour les spécifications du carburant seront autorisées:

- Densité à 15 °C: + 0,025 g/ml
- Résidu de distillation: Non contrôlé

Constante diélectrique (mesurée avec l'appareil DT15 Ray Godman): la constante diélectrique du carburant sans lubrifiant étant prise pour référence, l'addition de lubrifiant ne doit pas conduire à un accroissement de cette valeur de plus de 40 unités.

2.21.2 - Lubrifiant

2.21.2.1 - Caractéristiques du Lubrifiant

Le lubrifiant ne doit en aucune façon contribuer à une amélioration des performances du carburant; en conséquence, des limites ont été fixées sur les critères suivants:

1. Distillation: distillé à 250°C: maxi 10% selon distillation simulée (GC).
2. Absence d'agents anti-détonants (plomb, manganèse, fer): 10 mg/Kg max.

Compliance with the rules governing the composition is calculated on the following basis: $A = 100 - B - C$.

- A is the total concentration (in m/m %) of individual hydrocarbons present in concentrations of less than 5% m/m,
- B is the total concentration (in m/m %) of oxygenates present in the fuel,
- C is the total concentration (in m/m %) of individual hydrocarbons present at concentrations of more than 5% m/m.

* The only oxygenates permitted are:

Methanol (MeOH)
Ethanol (EtOH)
Iso-propyl alcohol (IPA)
Iso-butyl alcohol (IBA)
Methyl Tertiary Butyl Ether (MTBE)
Ethyl Tertiary Butyl Ether (ETBE)
Tertiary Amyl Methyl Ether (TAME)
Di-Isopropyl Ether (DIPE)
n-Propyl Alcohol (NPA)
Tertiary Butyl Alcohol (TBA)
n-Butyl Alcohol (NBA)
Secondary Butyl Alcohol (SBA).

Compounds normally found as impurities in any of the above oxygenate compounds are permitted at concentrations below 0.8% m/m of the full fuel sample.

Manganese based additives are not allowed.

The above fuel must comply with the European Regulations concerning Safety and Health.

2.21.1.2 - Mixture used in 2-stroke engines

The fuel will be mixed with a CIK-FIA approved 2-stroke lubricant on current sale.

Modification of the basic fuel composition by the addition of any compound is strictly forbidden. This restriction also applies to the lubricant, which must not change the composition of the fuel fraction when added to the fuel. Furthermore, as for the fuel, the lubricant must not contain any nitro-compounds, peroxides or any other engine power boosting additives.

For 2-stroke mixtures, the following fuel measuring tolerances are allowed:

- Density at 15°C: + 0.025g/ml
- Distillation residue: Not controlled

Dielectric test (as measured with the DT15 Ray Godman device): with reference to the dielectric value of the fuel without lubricant, the addition of the lubricant must not increase that value by more than 40 units.

2.21.2 - Lubricant

2.21.2.1 - Lubricant characteristics

The lubricant must in no way contribute to an improvement in fuel performance; therefore, some limitations have been set for the following criteria:

1. Distillation: distilled at 250°C: max 10% according to simulated Distillation (GC).
2. Absence of anti-knock agents (lead, manganese, iron): 10 mg/Kg max.

3. Variation maximum de 1,3 point des valeurs d'indices d'octane RON et MON d'un mélange à 8% volume de lubrifiant dans un carburant sans plomb (comparaison avec les valeurs d'origine du carburant sans lubrifiant).

2.21.2.2 - Agrément du Lubrifiant

Le lubrifiant doit être agréé pour l'année en cours par la CIK-FIA avant toute utilisation dans une épreuve. Un échantillon d'un litre doit avoir été fourni, dans les délais impartis, au laboratoire désigné par la CIK pour vérifier sa conformité par rapport aux critères mentionnés à l'Article 2.21.2.1 ci-dessus.

Si ce lubrifiant est trouvé conforme aux limites fixées, sa densité et sa valeur de constante diélectrique DT15 GODMAN seront enregistrées.

Le lubrifiant doit être conditionné dans un récipient scellé lorsque le Concurrent l'introduit dans les Parcs d'Assistance; le mélange de différents lubrifiants est strictement interdit.

2.21.3 – Contrôles du carburant: Contrôles en laboratoire

2.21.3.1 – Analyses réalisées

Le laboratoire en charge des analyses doit impérativement disposer d'un échantillon de référence du carburant distribué pendant l'épreuve.

Cet échantillon doit être d'un volume minimum de:

- 5 litres si le laboratoire doit également vérifier la conformité de ce carburant par rapport au présent règlement (Article 2.21.1.1 ci-dessus),
 - 1 litre si le laboratoire doit simplement contrôler la conformité des échantillons prélevés dans les réservoirs des Concurrents.
- Les analyses réalisées sur les échantillons prélevés seront au minimum:
- Densité (Méthodes ASTM D4052 ou ASTM D1298)
 - Constante diélectrique (appareil DT15 Ray Godman)
 - Teneur en Plomb (ASTM D3237)
 - Empreinte chromatographique (GC)
 - Chromatographie gazeuse (GC).

Une comparaison des résultats obtenus avec les valeurs de référence du carburant permet d'apprécier la conformité de l'échantillon prélevé.

En cas de doute, il pourra être nécessaire de faire une comparaison des chromatographies gazeuses détaillées des échantillons incriminés.

2.21.3.2 – Procédure d'échantillonnage

À tout moment et sans qu'il soit nécessaire d'évoquer un motif quelconque, la CIK-FIA ou l'ASN peut faire procéder à un prélèvement (trois échantillons d'un litre scellés) pour complément d'analyses dans un laboratoire de leur choix. En règle générale, le prélèvement est effectué dans le réservoir du Concurrent. Toutefois, la CIK-FIA ou l'ASN peut demander qu'un prélèvement soit également réalisé dans le tonnelet servant au stockage du carburant.

Tout refus de se soumettre à l'échantillonnage conduira à la disqualification du Concurrent.

Le carburant doit être prélevé en présence d'un Officiel désigné par la CIK-FIA ou l'ASN du Pilote ou d'un représentant de l'équipe ou du Concurrent. À tout moment, le volume de carburant dans le réservoir doit être supérieur ou égal à 3 litres.
Les flacons de prélèvement doivent:

3. RON and MON: max 1.3 points difference to the original octane numbers of a mixture of 8% volume of lubricant in a super premium unleaded fuel (comparison with the original values of the fuel without the lubricant).

2.21.2.2 – Lubricant Approval

Prior to its use in any event, the lubricant must be approved by the CIK-FIA for the year considered. A one-litre sample must have been supplied in due time to the CIK appointed laboratory that will check the conformity with the characteristics listed in Article 2.21.2.1 above.

If the lubricant is found to comply with the set limits, its specific gravity and DT15 GODMAN value will be recorded.

The lubricant must be packaged in a sealed can when the Entrant brings it to the Servicing Parks; the mixture of different lubricants is strictly forbidden.

2.21.3 – Fuel tests: Tests carried out in laboratories

2.21.3.1 – Tests carried out

The laboratory entrusted with the fuel tests shall dispose of a reference sample of the fuel distributed during the event.

This sample must have a minimum volume of:

- 5 litres if the laboratory also has to check the compliance of the fuel with these regulations (Article 2.21.1.1 above),
 - 1 litre if the laboratory simply has to check the compliance of the fuel samples taken from Competitors' tanks.
- Fuel samples will be submitted to the following analyses, as a minimum:
- Density (ASTM D 4052 or ASTM D 1298)
 - Dielectric constant (DT 15 Ray Godman device)
 - Lead content (ASTM D3237)
 - Chromatographic print (GC)
 - Gas chromatography (GC).

The comparison of the recorded results with the original fuel characteristics permits to ascertain whether the fuel sample complies.

In case of doubt, it may be necessary to compare the fully detailed gas chromatography of the fuel samples concerned.

2.21.3.2 – Sampling procedure

At any time and without having to give any explanation, the CIK-FIA or the ASN can ask for fuel sampling (three sealed one litre samples) for additional analysis in a laboratory chosen at their discretion.

As a general rule, the sample is taken from the Entrant's fuel tank. However, the CIK-FIA or the ASN can also ask for a sample to be taken from the drum used for fuel storage.

Any sampling operation refused will lead to disqualification of the Entrant.

The fuel shall be sampled in the presence of an Official designated by the CIK-FIA or the ASN of the Driver or of a representative of the team or of the Entrant. At any time the volume of fuel in the tank must be over or equal to 3 litres.
Sampling containers must:

- être propres et construits dans un matériau robuste, non réactif au carburant et imperméable,
- être d'un volume supérieur ou égal à 1,1 litre pour répondre à la législation en matière d'emballage de liquides tels que le carburant (interdiction de remplir le flacon à plus de 90%),
- pouvoir être scellés.

L'étiquette sur le flacon doit préciser l'épreuve, la date, le nom du Concurrent, le numéro du kart et, de préférence, comporter un numéro d'échantillon. Elle doit en outre être revêtue de la signature du Pilote ou d'un représentant de l'équipe ou du Concurrent. La signature de l'échantillon vaut reconnaissance de la conformité du prélèvement.

Le refus non motivé de signer un échantillon entraîne la disqualification du Concurrent.

Les échantillons, après avoir été scellés, sont répartis de la façon suivante:

- un échantillon pour l'Organisateur,
- un échantillon pour le Concurrent,
- un échantillon pour le contrôle en laboratoire.

En outre, sur simple demande de la CIK-FIA ou de l'ASN, tout Concurrent devra:

- donner les références et le pourcentage de lubrifiant utilisé pendant l'épreuve,
- fournir un échantillon de 0,5 litre de ce lubrifiant, en vue d'essais complémentaires.

2.21.4 – Air

En tant que comburant, seul l'air peut être mélangé au carburant.

2.22) ROUES: JANTES ET PNEUMATIQUES

Les jantes doivent être équipées de pneumatiques (avec ou sans chambre à air). Le nombre de roues est fixé à quatre.

Seuls les pneus peuvent entrer en contact avec le sol lorsque le Pilote est à bord.

Par train de pneus on comprend deux pneus avant et deux pneus arrière. Toute autre combinaison est interdite. Toute valve ou tout système servant à régler, limiter ou contrôler la pression des pneus lorsque ceux-ci sont utilisés est interdit(e).

L'utilisation simultanée de pneus de différentes marques ou de «slick» et pneus «pluie» sur un même kart est interdite en toutes circonstances.

La fixation des roues doit comporter un système de sécurité (écrous goupillés ou autobloquants, circlips, etc.).

2.22.1 – Jantes

L'utilisation de jantes selon le dessin technique n°4 en annexe est obligatoire:

1. Diamètre d'attelage du pneu pour la jante de 5 pouces: 126,2 mm avec une tolérance sur le diamètre de la jante de +0/-1 mm avec bosse et avec vis.
2. Largeur pour le logement du pneu: Minimum 10 mm.
3. Diamètre extérieur: pour la jante de 5 pouces: 136,2 mm minimum.
4. Rayon pour faciliter l'équilibre du pneu dans son logement: 8mm.
5. Pression maximum pour l'assemblage: 4 Bar.
6. Test de résistance à l'éclatement du pneu avec liquide et pression de 8 Bar.
7. Cette jante doit être produite conformément au dessin technique n°4 en annexe.

- be clean and built in a robust, fuel non-reactive, impermeable material,
- have a total capacity of over 1.1 litre in order to comply with the legislation for the storage of liquids like fuel (filling-up of more than 90% of the total capacity is forbidden),
- be sealable.

The label on the container must specify the event, the date, the name of the Entrant, the kart number and preferably the sample number. Further, the kart Driver or a representative of the team or of the Entrant must also sign the label of the fuel samples. Signatures on fuel samples acknowledge the compliance with the sampling procedure.

Any refusal to sign a sample without motivation will lead to the disqualification of the Entrant.

Samples, after being sealed, are distributed as follows:

- one sample for the Organiser,
- one sample for the Entrant,
- one sample for the laboratory test.

Furthermore, on request of the CIK-FIA or the ASN, any Entrant shall:

- give the references and the percentage of lubricant used during the event,
- provide a 0.5 litre sample of this lubricant, in view of additional tests.

2.21.4 – Air

Only ambient air may be mixed with the fuel as a combustive.

2.22) WHEELS: RIMS AND TYRES

The rims must be fitted with pneumatic tyres (with or without tubes). The number of wheels is set at four.

Only the tyres may come in contact with the ground when the Driver is on board.

By set of tyres is meant 2 front tyres and 2 rear tyres. All other combinations are forbidden. Any valve or system to adjust, limit or monitor the tyre pressure when the tyre is in use is forbidden.

The simultaneous use of tyres of different makes or of "slick" and "wet weather" tyres on a kart is forbidden in all circumstances.

The attachment of the wheels to the axles must incorporate a safety locking system (such as split pins or self-locking nuts, circlips, etc.).

2.22.1 – Rims

The use of rims complying with the technical drawing No. 4 appended is compulsory:

1. Coupling diameter of the tyre for 5-inch rims: 126.2mm with a +0/-1 mm tolerance for hump rim diameters and for screw-type rim diameters.
2. Width of the tyre housing: 10 mm minimum.
3. External diameter for 5 inch rims: 136.2 mm minimum.
4. Radius to facilitate the balance of the tyre in its housing: 8 mm.
5. Maximum pressure for assembly: 4 Bar.
6. Tyre burst resistance test with fluid at an 8 Bar pressure.
7. This rim must be manufactured in accordance with the technical drawing No. 4 appended.

En Superkart, le diamètre de la jante doit être de 6".

2.22.2 – Pneus

Dans tous les groupes, les pneus feront l'objet d'une homologation. Seuls les pneus 6" homologués pour le Superkart portant le sigle CIK peuvent être utilisés dans ces catégories.

Toute modification d'un pneu homologué est interdite. Pour toutes les catégories, le chauffage et le refroidissement des pneus sont interdits, et le rechapage des pneus et l'utilisation de produits chimiques pour le traitement des pneus sont interdits. Les pneus du type radial ou asymétrique sont interdits dans toutes les catégories. Cependant, la symétrie entre les parties gauche et droite de la bande de roulement peut être décalée par rapport au plan médian du pneu.

2.22.2.1 – Pneus 5"

Groupes 1 et 2

Le diamètre maximum extérieur de la roue avant est de 280 mm et de la roue arrière de 300 mm.

La largeur maximale d'une roue arrière est de 215 mm, et la largeur maximale d'une roue avant de 135 mm.

Groupe 3

Le diamètre maximum extérieur de la roue avant est de 260 mm et de la roue arrière de 290 mm.

La largeur maximale d'une roue arrière est de 150 mm, et la largeur maximale d'une roue avant de 115 mm.

2.22.2.2 – Pneus 6"

La largeur maximale des roues est de 250 mm. Le diamètre hors-tout maximum est de 350 mm.

2.22.3 – Retenue du Pneu

Une forme de retenue du pneu est obligatoire sur les roues avant et arrière avec au minimum 3 fixations du côté extérieur.

En Superkart, toutes les roues doivent être équipées d'un système de retenue du talon de pneu. Pour les roues arrière, il doit être renforcé par au moins 3 chevilles du côté extérieur de la jante et 3 chevilles du côté intérieur de la jante.

2.23) MISE EN MARCHÉ

Le système de mise en marche est libre en Superkart, KZ1 et KZ2.

2.24) NUMÉROS DE COMPÉTITION

Les chiffres seront de couleur noire sur un fond jaune et ils auront une hauteur minimale de 15 cm (sur les longs circuits: 20 cm) et une épaisseur de trait d'au moins 2 cm (sur longs circuits: 3 cm). Ils seront représentés avec une police de caractère de type Arial. Le fond jaune devra dépasser de 1 cm minimum le numéro de compétition. Ils devront être placés avant les Vérifications Techniques à l'avant, à l'arrière et sur les deux côtés latéraux vers l'arrière de la carrosserie.

Les plaques porte-numéros montées à l'arrière du kart devront être constituées par des plans à angles arrondis (diamètre des coins arrondis 15 à 25 mm) de 22 cm de côté. Ces plaques doivent être en plastique flexible et opaque et être toujours visible (fixation sans déplacement possible). En Superkart, elles peuvent être en fibre de verre (polyester); cependant, il est autorisé de faire figurer le numéro de compétition sur le radiateur arrière.

Dans tous les Championnats, Trophées et Coupes de la CIK-FIA, le nom du Pilote ainsi que le drapeau de sa nationalité doivent figurer à l'avant des carrosseries latérales (ou sur chaque côté de la bulle dans le cas des Superkarts). La hauteur minimum de la reproduction

In Superkart, the diameter of the rim is 6".

2.22.2 – Tyres

In all groups, tyres must be homologated.

Only homologated 6" tyres for Superkart marked CIK can be used in these categories.

Any modification of a homologated tyre is forbidden.

In all categories, the heating and cooling of tyres by any method, and remoulding or treating the tyres with any chemical substance are forbidden. Tyres of the radial or asymmetric type are forbidden in all categories.

However, the symmetry between the left and right sides of the tread may be displaced in relation to the central part of the tyre.

2.22.2.1 – 5" Tyres

Groups 1 and 2

The maximum exterior diameter of the front wheel is 280 mm and of the rear wheel 300 mm.

The maximum width of a rear wheel is 215 mm and the maximum width of a front wheel is 135 mm.

Group 3

The maximum exterior diameter of the front wheel is 260 mm and of the rear wheel 290 mm.

The maximum width of a rear wheel is 150 mm and the maximum width of a front wheel is 115 mm.

2.22.2.2 – 6" Tyres

The maximum width of the wheel is 250 mm, the maximum overall diameter is 350 mm.

2.22.3 – Bead retention

The front and rear wheels must have some form of bead retention with 3 pegs minimum in the outside rim.

In Superkart, all wheels must be equipped with a bead retention for the tyre. For the rear wheels, it must be reinforced by at least three pegs on the outer side of the rim and 3 pegs on the inner side of the rim.

2.23) STARTING

The engine starting system is free in Superkart, KZ1 and KZ2.

2.24) RACING NUMBERS

The numbers shall be black on a yellow background, and they shall be at least 15 cm high and have a 2 cm thick stroke (on long circuits: 20 cm and 3 cm) and represented with an Arial type font. The competition number shall be bordered by a yellow background of 1 cm minimum. They must be fitted before Scrutineering, on both front and rear and on both sides towards the rear of the bodywork.

The number plates fitted at the back of the kart shall be plane and have rounded corners (diameter of rounded corners 15 to 25 mm) with 22 cm sides. The plates shall be flexible and made of opaque plastic, and they shall always be visible (fixation without a possible displacement). In Superkart, they may be in fibre glass (polyester); however, it is allowed to print the racing number on the rear radiator.

In all CIK-FIA Championships, Trophies and Cups, the Driver's name as well as the flag of his nationality shall be in the fore part of the lateral bodywork (or on each side of the bubble-shield in the case of Superkarts). The minimum height of the flag and the letters of the

du drapeau et des lettres constituant le nom sera de 3 cm minimum. Pour les Championnats, Trophées et Coupes de la CIK-FIA, celle-ci pourra exiger une publicité sur le panneau frontal et le carénage frontal. Pour toutes autres épreuves, la seule publicité admise est celle, uniforme, émanant de l'Organisateur, qui doit fournir les autocollants. Cette publicité ne devra pas dépasser 5 cm de hauteur et ne pourra être apposée que sur la partie supérieure ou inférieure de la plaque. Le Pilote est à tout moment responsable de s'assurer que les numéros requis sont visibles par les Chronométreurs et Officiels.

2.25) HOMOLOGATIONS, IDENTIFICATION ET CONTRÔLES

2.25.1 – Homologations et Agréments

Les Fiches et le Règlement d'Homologation ou d'Agrément sont disponibles au Secrétariat de la CIK-FIA et sur le site internet www.cikfia.com.

Les ASN qui demandent une Homologation ou un Agrément CIK-FIA seront obligées de respecter les Règlements de la CIK-FIA. Tout matériel homologué ou agréé par la CIK-FIA le sera aussi sur le plan national.

2.25.2 – Identification

L'identification du matériel homologué ou agréé devra être possible grâce aux descriptions techniques (dessins, cotes, etc.) contenues dans la Fiche d'Homologation ou d'Agrément.

Si référence à l'orientation est faite pour le châssis, la carrosserie, le moteur, etc., elle sera basée sur la position de conduite du Pilote dans le sens de la marche.

L'identification du moteur homologué ou agréé ou de ses pièces devra être possible grâce aux descriptions techniques (photos, dessins, cotes, etc.) contenues dans la Fiche d'Homologation ou d'Agrément, et en tenant compte des modifications autorisées et des limites prescrites conformément aux Articles 4 à 21.

2.25.3 – Contrôles

Pour le contrôle, les tolérances suivantes sont admises:

- Entre-axe de la bielle:	
Groupes 1 et 2	+/- 0,2mm
Groupe 3	+/- 0,1mm

- Course du piston:	
Groupes 1 et 2	- moteur assemblé: +/- 0,2mm
	- vilebrequin seul: +/- 0,1mm
Groupe 3	- moteur assemblé: +/- 0,1mm

- Allumage, moteur (sauf moteurs OK et OK Junior):	+/- 2°

- Boîte de vitesses homologuée:	
Valeur obtenue après 3 tours moteur:	+/- 3°

- Echappements tous moteurs 125 cm ³ :	+/- 1mm

sauf en OK:

- pour l'échappement: voir dessin technique n°21
- pour la power valve: voir dessin technique n°22

name shall be 3 cm minimum.

For CIK-FIA Championships, Trophies and Cups, the CIK-FIA may require advertising on the front panel and on the front fairing. For all other events, only the Organiser's uniform advertising is permitted; in that case, the Organiser must supply the stickers. This advertising must not be more than 5 cm in height and may only be affixed to the upper or lower part of the plate.

The Driver is responsible at all times for ensuring that the required numbers are clearly visible to Timekeepers and Officials.

2.25) HOMOLOGATIONS, IDENTIFICATION AND CONTROLS

2.25.1 – Homologations and Approvals

The Homologation or Approval Forms and Regulations are available at the CIK-FIA Secretariat and on the www.cikfia.com website.

ASNs applying for a CIK-FIA Homologation or Approvals will be obliged to respect the CIK-FIA Regulations.

Any CIK-FIA homologated or approved equipment is also homologated at the national level.

2.25.2 – Identification

It must be possible to identify the homologated or approved equipment by the technical descriptions (drawings, dimensions, etc.) on the Homologation or Approval Form.

If it is referred to the orientation of the chassis, bodywork, engine, etc., this reference shall be based on the driving position of the Driver in the forward direction.

It must be possible to identify a homologated or approved engine or its parts by the technical descriptions (photos, drawings, dimensions, etc.) on the Homologation or Approval Form and taking into account the modifications allowed and the prescribed limits in accordance with Articles 4 to 21.

2.25.3 – Controls

For the control, the following tolerances are allowed:

- Connecting rod centre line:	
Groups 1 and 2	+/- 0.2 mm
Group 3	+/- 0.1 mm

- Piston stroke:	
Groups 1 and 2	- engine assembled: +/- 0.2 mm
	- crankshaft alone: +/- 0.1 mm
Group 3	- engine assembled: +/- 0.1 mm

- Ignition, engine (except OK, OK-Junior and Mini engines):	+/- 2°

- Homologated gearbox:	
Value obtained after 3 engine rotations:	+/- 3°

- Exhausts of all 125cc engines:	+/- 1 mm

except in OK:

- for the exhaust: see technical drawing No. 21
- for the power valve: see technical drawing No. 22

sauf en
OK-Junior: - pour l'échappement: voir dessin technique n°23

- Moteurs OK, OK-Junior et Mini
(piston, embiellage, boîte à clapets, arbre d'équilibrage):

Cotes:	<25 mm	25-60 mm	60-100 mm	>100 mm
Tolérance:	+/- 0,5 mm	+/- 0,8 mm	+/- 1 mm	+/- 1,5 mm
- Autres pièces:				
Cotes:	<25 mm	25-60 mm	>60 mm	
Pièces usinées:	+/- 0,5 mm	+/- 0,8 mm	+/- 1,5 mm	
Pièces brutes ou soudées:	+/- 1,0 mm	+/- 1,5 mm	+/- 3,0 mm	

Les unités de mesures (y compris les unités dérivées) seront celles du système international : unité de longueur en mètres, unité de masse en kg, unité de temps en s, et unité de niveau sonore en décibels. Seront cependant utilisés : pour l'unité d'angle, le ° (degré) et non le radian ; et, pour l'unité de température, le °C et non le kelvin.

2.25.3.1 – Valeurs sans tolérance, à tout moment et quelles que soient les conditions:

- Cylindrée.
- Diamètre du venturi du carburateur.
- Limite de bruit.
- Mesure de la masse.
- Volume de chambre de combustion.
- Toute valeur minimum et maximum.

2.25.3.2 – Méthode de mesure des angles d'ouverture des lumières d'admission et d'échappement

Afin de fiabiliser la mesure, une cale de 0,20 mm d'épaisseur et de 5 mm de largeur (selon dessin technique n° 18) sera utilisée pour matérialiser le début et la fin de la mesure.

Cette cale sera pincée à l'axe cordal de chaque lumière, entre l'arête de la partie supérieure du segment ou du piston et son intersection avec l'arête de la lumière d'admission ou d'échappement. Sera considérée comme début et fin de mesure de l'angle la position par laquelle le pincement de la cale permettra la mesure du plus grand angle possible.

Cette cale pourra être mise en place par l'intérieur du cylindre ou par le conduit de la lumière d'échappement à contrôler. En aucun cas, la cale n'aura l'obligation d'être mise dans une position horizontale ou verticale.

La lecture sera faite par disque gradué d'un diamètre minimum de 200 mm ou avec un appareil de mesure à affichage digital commandé par codeur.

2.25.3.3 – Carrosserie en plastique

Tolérance de +/- 5% sur les dimensions homologuées.

2.25.3.4 – Modifications

Voir Prescriptions Générales pour le Groupe 1 (Article 4), le Groupe 2 (Article 5) et les moteurs OK et OK-Junior (Articles 18 et 19).

2.26) ÉQUIPEMENT DE CHRONOMÉTRAGE ET TÉLÉMÉTRIE

2.26.1 – Chronométrage et compte-tours électroniques

Le système électronique de chronométrage est obligatoire pour tous les Championnats, Trophées et Coupes de la CIK-FIA; il devrait être

except in
OK-Junior: - for the exhaust: see technical drawing No. 23

- OK, OK-Junior and Mini engines
(piston, crankshaft & conrod, reed box, balance shaft):

Dimensions:	<25 mm	25-60 mm	60-100 mm	>100 mm
Tolerance:	+/- 0.5 mm	+/- 0.8 mm	+/- 1 mm	+/- 1.5 mm
- Other parts:				
Dimensions:	< 25 mm	25 - 60 mm	> 60 mm	
Machined parts:	+/-0.5 mm	+/-0.8 mm	+/-1.5 mm	
Raw or welded parts:	+/-1.0 mm	+/-1.5 mm	+/-3.0 mm	

The units of measure (including derived units) will be those of the international system: unit of length in metres, unit of mass in kg, unit of time in s, and unit of noise level in decibels.

However, the following will be used: for the unit of angle, the ° (degree) instead of the radian; and, for the unit of temperature, the °C instead of the Kelvin.

2.25.3.1 – Without tolerance, at all times and whatever the conditions may be:

- Cubic capacities.
- Diameter of the carburettor venturi.
- Noise limit.
- Mass measurement.
- Combustion chamber volume.
- Any minimum and maximum value.

2.25.3.2 – Method for measuring the opening angles of the inlet and exhaust ports

In order to make the measurement more accurate, a 0.20 mm thick and 5 mm wide wedge (according to technical drawing No. 18) will be used to establish the start and finish of the measurement.

This wedge will be gripped at the chord axis of each port, between the edge of the upper part of the piston ring or of the piston and its intersection with the edge of the inlet or exhaust port.

The position by which the gripping of the wedge will permit the measurement of the largest possible angle will be considered as the beginning and the end of the measurement of the angle.

This wedge may be set in position through the inside of the cylinder or through the duct of the exhaust port to be checked. It will not be mandatory on any account for the wedge to be placed in a horizontal or vertical position.

The reading will be carried out using a graduated disc with a minimum diameter of 200 mm or a digital display measuring device operated by a coder.

2.25.3.3 – Plastic bodywork

Tolerance of +/- 5% on the homologated dimensions.

2.25.3.4 – Modifications

See General Prescriptions for Group 1 (Article 4), Group 2 (Article 5) and the OK and OK-Junior engines (Articles 18 and 19).

2.26) TIMING EQUIPMENT AND TELEMETRY

2.26.1 – Electronic timing and lap scoring

The electronic timing system is compulsory for all the CIK-FIA Championships, Trophies and Cups and should be of the «MY LAPS» type

du type «MY LAPS» ou similaire. Un système manuel ou un second système électronique de chronométrage doit être utilisé en parallèle. Le matériel de chronométrage doit être remis aux Concurrents gratuitement. Au cas où une caution pour ce matériel (transpondeur) est demandée, la somme totale doit être restituée quand il est rendu en état de fonctionner.

2.26.2 – Télémétrie

Tout système quelconque de télémétrie est formellement interdit, sauf s'il est prescrit par l'organisateur.

2.26.3 – Acquisition de données

Ce système, à mémoire ou non, peut seulement permettre la lecture: du régime moteur (par induction sur le câble HT de bougie, ou en OK et OK-Junior, par signal de type carré, 12V pour chaque explosion, provenant du boîtier d'allumage homologué), de deux indications de température, d'une vitesse de roue, d'un accéléromètre X/Y, de données GPS, et du temps au tour.

En KZ1 et en Superkart, ce système est libre à condition de ne pas influencer ou modifier le fonctionnement normal du moteur.

En KZ2 l'utilisation d'un capteur de température dans le collecteur d'échappement est libre, mais sans modification de l'échappement homologué ni des dimensions réglementées du collecteur.

En OK et OK-Junior un capteur de température d'échappement peut être monté uniquement à l'emplacement indiqué au Dessin n° 21 (OK) et au Dessin n°23 (OK-Junior).

2.26.4 – Radio

Tout système de liaison radio entre tout Pilote en piste et toute autre entité est formellement interdit.

2.27) FEU ROUGE ARRIÈRE

Obligatoire et homologué FIA pour circuit long. Feu rouge à leds alimenté par batterie sèche et commandé du poste de conduite par un interrupteur étanche. Le feu doit être placé dans une zone située à une distance de 40 à 60 cm du sol et de 10 cm maximum de part et d'autre de l'axe médian du kart. Il doit être en état de fonctionner à tout moment de la manifestation.

Il doit être allumé par temps de pluie sur décision de la Direction de Course.

2.28) BATTERIE

Seules les batteries étanches sans liquide (sans maintenance) sont autorisées.

Il est impératif de respecter le bon usage d'utilisation prescrit par le Fabricant et de s'assurer de la présence des marquages «CE» et



pour les batteries «Lithium».

En Superkart elles peuvent alimenter le feu arrière, l'allumage et la pompe à eau.

Elles doivent être placées à l'intérieur du périmètre du châssis.

Article 3 Sécurité des Karts et des Équipements

3.1) SÉCURITÉ DES KARTS

Les karts ne sont autorisés à courir que s'ils sont dans un état qui répond aux normes de sécurité et s'ils sont en conformité avec le Règlement. Ils doivent être conçus et entretenus de façon à permettre

or similar. A manual system or a second electronic timing system must be maintained.

The timing equipment must not bring any cost to the Entrants. Possible deposits for this equipment (transponder) must be reimbursed in full when it is returned in working condition.

2.26.2 – Telemetry

All telemetry systems are strictly forbidden, unless they are prescribed by the organiser

2.26.3 – Data logging

This system, with or without a memory, may permit only the reading of: the engine revs (by induction on the spark plug HT cable, or in OK and OK-Junior, by signal of square type, 12V for each spark, coming from the homologated CDI box), two indications of temperature, the speed of one wheel, an X/Y accelerometer, GPS data, and lap times.

In KZ1 and Superkart, this system is free providing that it does not influence or modify the normal functioning of the engine.

In KZ2 the use of a temperature sensor in the exhaust manifold is free but without modifying either the homologated exhaust or the regulatory dimensions of the manifold.

An exhaust temperature sensor may be fitted only in the location specified in drawing No. 21 (OK) and Drawing No. 23 (OK-Junior).

2.26.4 – Radio

Any radio communication system between any Driver on the track and any other body is strictly forbidden.

2.27) REAR RED LIGHT

Mandatory for long circuits and homologated by the FIA. Red light with leds fed by a dry battery and controlled from the cockpit by a waterproof switch. The light must be placed in an area located 40 to 60 cm from the ground and 10 cm maximum from each side of the central axis of the kart. It must be in working condition throughout the meeting.

It must be switched on in wet weather conditions on decision of Race Direction.

2.28) BATTERY

Only sealed, leak proof (maintenance free) batteries are allowed.

The proper instructions for use prescribed by the Manufacturer must be respected, and the presence of the "EC" and  markings for «Lithium» battery must be ascertained.

In Superkart they can feed the rear light, the ignition and the water pump.

They must be located within the chassis perimeter.

Article 3 Kart and Equipment Safety

3.1) KART SAFETY

Karts are only allowed to race if they are in a condition which meets the safety standards and if they comply with the Regulations. They must be designed and maintained in such a way as to allow the

le respect du Règlement et à ne pas constituer un danger pour le Pilote et les autres participants.

3.2) SÉCURITÉ DES ÉQUIPEMENTS

Le Pilote doit obligatoirement porter :

* Un casque avec une protection efficace et incassable pour les yeux. Les casques doivent être conformes aux prescriptions suivantes (Annexe 2):

Pour les Pilotes de moins de 15 ans :

- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 et Snell-FIA CMR2016),

- Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007 et Snell-FIA CMR2007),

Pour les Pilotes de plus de 15 ans :

- Snell Foundation K2005, SA 2005, K2010, K2015, SA2010, SAH2010 et SA2015,

- FIA 8859-2015, FIA 8860-2004, FIA 8860-2010, FIA 8860-2018 et FIA 8860-2018-ABP

- SFI Foundation Inc., Spéc. SFI 31.1A et 31.2A,

- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 et Snell-FIA CMR2016),

- Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007 et Snell-FIA CMR2007).

Toute modification à la liste ci-dessus sera publiée au Bulletin de la CIK.

Remarque: certains matériaux de casques ne doivent ni être peints ni porter d'adhésifs. Conformément à l'Annexe L au Code Sportif International (Chapitre III, Article 1.2), toute adjonction d'artifices, aérodynamiques ou autres, aux casques est interdite si ceux-ci n'ont pas été homologués avec le casque concerné.

* Une paire de gants couvrant totalement les mains.

* Les combinaisons en tissu doivent être homologuées au «Niveau 2» par la CIK-FIA et porteront de façon visible le numéro d'homologation CIK-FIA. Elles doivent recouvrir tout le corps, jambes et bras compris.

Les combinaisons restent valables 5 ans après leur date de fabrication et l'homologation (possibilité de production) est valable 5 ans.

* Les combinaisons en cuir répondant aux normes définies par la FIM sont autorisées. Pour les épreuves sur circuits longs, les combinaisons en cuir sont obligatoires, répondant aux normes FIM (moto, épaisseur 1,2 mm), sans doublure intérieure ou, le cas échéant, uniquement avec une doublure intérieure en soie, coton ou nomex.

* Les combinaisons approuvées conformément à la Norme CIK-FIA N° 2013-1, qui figurent dans la liste «Combinaisons homologuées – Partie 1», seront acceptées à compter du 01.01.2014.

* Les chaussures doivent être montantes et recouvrir les chevilles.

* Le port d'une écharpe, d'un foulard ou de tout autre vêtement flottant au niveau du cou, même à l'intérieur d'une combinaison, est strictement interdit.

Par ailleurs, les cheveux longs devront être attachés de manière à ne pas dépasser du casque.

respect of the Regulations and as not to represent a danger for the Driver and other participants.

3.2) EQUIPMENT SAFETY

The Driver must wear:

* A helmet with an efficient and unbreakable protection for the eyes. Helmets must comply with the following prescriptions (Appendix 2):

For Drivers under 15 years old:

- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 and Snell-FIA CMR2016),

- Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007 and Snell-FIA CMR2007),

For Drivers over 15 years old:

- Snell Foundation K2005, SA2005, K2010, K2015, SA2010, SAH2010 and SA2015,

- FIA 8859-2015, FIA 8860-2004, FIA 8860-210, FIA 8860-2018 and FIA 8860-2018-ABP

- SFI Foundation Inc., Spec. SFI 31.1A and 31.2A,

- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 and Snell-FIA CMR2016),

- Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007 and Snell-FIA CMR2007).

Any modification to the above list will be published in the CIK Bulletin.

It must be noted that certain types of helmets must not be painted or carry adhesive material. In accordance with Appendix L to the International Sporting Code (Chapter III, Article 1.2), any addition of devices, whether aerodynamic or other, to helmets is forbidden if they have not been homologated with the helmet concerned.

* A pair of gloves covering the hands completely.

* Fabric overalls must have a «Level 2» homologation granted by the CIK-FIA bearing in a visible way the CIK-FIA homologation number. They must cover the whole body, legs and arms included.

Overalls remain valid 5 years after their date of manufacturing and the homologation (i.e. the period during which they can be produced) is valid for 5 years.

* Leather overalls complying with the standards defined by the FIM are authorised. For events on long circuits, leather overalls are mandatory, complying with the FIM standards (motorbikes, 1.2 mm thickness), without an internal lining or, should there be one, only with a silk, cotton or Nomex internal lining.

* Overalls approved according to CIK-FIA Standard No. 2013-1, which are listed in "Homologated Overalls – Part 1", will be accepted as from 01.01.2014.

* Boots must cover and protect the ankles.

* Wearing a scarf, a muffler or any other loose clothes at the level of the neck, even inside an overall, is strictly forbidden.

Furthermore, long hair must be contained entirely in the helmet.

Article 4 Prescriptions Générales pour les Karts du Groupe 1

4.1) CHÂSSIS

Les châssis du Groupe 1 doivent être produits par des Constructeurs ayant du matériel homologué en Groupe 2 (excepté en Superkart).

4.2) MOTEURS

4.2.1 - Superkart:

Les pièces d'origine du moteur homologué ou agréé doivent toujours être conformes et identifiables sauf le vilebrequin, la bielle, le piston et la chemise qui peuvent être changés ou modifiés librement (à condition de respecter le Règlement Technique).

Modifications autorisées: Toutes modifications du moteur homologué sont autorisées sauf:

a) À l'intérieur du moteur:

- la course,
- l'alésage (en dehors des limites maximum),
- l'entre-axe de la bielle,
- le matériau de la bielle qui doit rester magnétique.

b) À l'extérieur du moteur:

- le nombre de carburateurs et leur diamètre,
- les caractéristiques extérieures du moteur monté, sauf dans le cas d'usinages nécessaires à la mise en place des code-barres adhésifs.

Les modes de fixation du carburateur, de l'allumage, de l'échappement ou du moteur lui-même peuvent être modifiés, à condition de ne pas modifier leur position homologuée.

4.2.2 - KZ1 :

Seules les admissions à clapets sont autorisées.

Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours être conformes et similaires aux photos, dessins, matériaux et grandeurs physiques décrites sur la Fiche d'Homologation.

Modifications autorisées: Toutes modifications du moteur homologué sont autorisées sauf:

a) À l'intérieur du moteur:

- la course,
- l'alésage (en dehors des limites maximum),
- l'entre-axe de la bielle,
- le nombre de canaux de transfert et lumières d'admission dans le cylindre et le carter,
- le nombre de lumières et de canaux d'échappement.
- Les restrictions prévues selon les règlements spécifiques.

b) À l'extérieur du moteur:

- le nombre de carburateurs et leur diamètre de venturi,
- l'aspect extérieur du moteur monté.

Ne sont pas considérés comme des modifications de l'extérieur du moteur :

le changement de la couleur des pièces, le découpage des connexions de refroidissement et la modification des modes de fixation (y compris sans s'y limiter les fixations du carburateur, de l'allumage, de l'échappement, de l'embrayage ou du moteur lui-même) à condition de ne pas modifier leur position homologuée.

4.3) PNEUMATIQUES

Les pneumatiques du Groupe 1 doivent être produits par des Constructeurs ayant des pneumatiques homologués en Groupe 2.

Article 4 General Prescriptions for Group 1 Karts

4.1) CHASSIS

Group 1 chassis must be produced by Manufacturers who have homologated equipment in Group 2 (except in Superkart).

4.2) ENGINES

4.2.1 - Superkart:

The original parts of the homologated or approved engine must always be in conformity and identifiable except the crankshaft, the connecting rod, the piston and the sleeve which may be freely changed or modified (subject to their complying with the Technical Regulations).

Modifications allowed: All modifications to the homologated engine are allowed except:

a) Inside the engine:

- stroke,
- bore (outside the maximum limits),
- connecting rod centreline,
- the connecting rod material must remain magnetic.

b) Outside the engine:

- number of carburettors and diameter of choke,
- external characteristics of the fitted engine, except for machining necessary for the application of bar code stickers.

The fixations of the carburettor, ignition, exhaust or engine may be modified, provided that their homologated position is not modified.

4.2.2 - KZ1:

Only reed-valve intakes are authorised.

The original parts of the homologated engine must always comply with and be similar to the photographs, drawings, materials and physical dimensions described on the Homologation Form.

Modifications allowed: All modifications to the homologated engine are allowed except:

a) Inside the engine:

- the stroke,
- the bore (outside the maximum limits),
- the connecting rod centreline,
- the number of transfer ducts and inlet ports in the cylinder and crankcase,
- the number of exhaust ports and ducts,
- the restrictions according to the specific regulations.

b) Outside the engine:

- the number of carburettors and diameter of choke,
- external appearance of the fitted engine.

The following are not considered to be modifications to the external appearance of the engine:

modification of the colour of the parts, the trimming of cooling connections and modification to the fixations (including but not limited to fixations of the carburettor, of the ignition, of the exhaust, of the clutch or of the engine itself) provided that their homologated position is not modified.

4.3) TYRES

Group 1 tyres must be produced by Manufacturers who have homologated tyres in Group 2.

4.4) FREINS

Freins libres, respectant les prescriptions techniques indiquées à l'Article 2.11 du RT, devant être produits par un Constructeur ayant une homologation de freins valide (excepté en Superkart).

Article 5 Prescriptions Générales pour les Karts du Groupe 2

5.1) CHÂSSIS

Tous les châssis du Groupe 2 (catégories OK, OK-Junior et KZ2) feront l'objet d'une homologation.

Ils devront être décrits dans un catalogue du Constructeur et faire l'objet d'une fiche descriptive dite «Fiche d'Homologation» visée par l'ASN, selon le modèle établi par la CIK-FIA.

Les châssis seront homologués tous les trois ans, avec une validité de trois ans.

Les modifications du châssis-cadre (ex.: position des tubes) sont autorisées seulement dans le respect des grandeurs décrites sur la Fiche d'Homologation, et si les courbes ne sont déplacées que sur le tube où elles se trouvaient lors de l'homologation.

5.2) MOTEURS

5.2.1 - KZ2.

Seules les admissions à clapets sont autorisées.

Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours être conformes et similaires aux photos, dessins, matériaux et grandeurs physiques décrites sur la Fiche d'Homologation.

Modifications autorisées: Toutes modifications du moteur homologué sont autorisées sauf:

a) À l'intérieur du moteur:

- la course,
- l'alésage (en dehors des limites maximum),
- l'entre-axe de la bielle,
- le nombre de canaux de transfert et lumières d'admission dans le cylindre et le carter,
- le nombre de lumières et de canaux d'échappement,
- les restrictions prévues selon les règlements spécifiques.

b) À l'extérieur du moteur:

- nombre de carburateurs et leur diamètre de venturi,
- l'aspect extérieur du moteur monté.

Ne sont pas considérés comme des modifications de l'extérieur du moteur :

le changement de la couleur des pièces, le découpage des connexions de refroidissement et la modification des modes de fixation (y compris sans s'y limiter les fixations du carburateur, de l'allumage, de l'échappement, de l'embrayage ou du moteur lui-même), à condition de ne pas modifier leur position homologuée.

5.2.2 - Moteurs OK et OK-Junior

Seules les admissions à clapets sont autorisées.

Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours être conformes et similaires aux photos, dessins, matériaux et grandeurs physiques décrites sur la Fiche d'Homologation.

Modifications autorisées : Toutes modifications du moteur homologué sont autorisées sauf :

a) À l'intérieur du moteur :

- la course,
- l'alésage (en dehors des limites maximum),
- l'entre-axe de la bielle,

4.4) BRAKES

Free brakes complying with the technical prescriptions indicated in Article 2.11 of the TR; they must be produced by a Manufacturer with a valid brakes homologation (except in Superkart).

Article 5 General Prescriptions for Group 2 Karts

5.1) CHASSIS

All Group 2 chassis (OK, OK-Junior and KZ2 categories) must be homologated.

They shall be described in the Manufacturer's catalogue and on a descriptive form called «Homologation Form» to be stamped by the ASN, according to the model drawn up by the CIK-FIA.

Chassis will be homologated in every three years for a three-year validity period.

Modifications to the chassis-frame (e.g.: position of tubes) are allowed only in the respect of the dimensions described on the Homologation Form, and if the curves are moved only on the tube where they were at the homologation.

5.2) ENGINES

5.2.1 - KZ2.

Only reed-valve intakes are authorised.

The original parts of the homologated engine must always comply with and be similar to the photographs, drawings, materials and physical dimensions described on the Homologation Form.

Modifications allowed: All modifications to the homologated engine are allowed except:

a) Inside the engine:

- the stroke,
- the bore (outside the maximum limits),
- the connecting rod centreline,
- the number of transfer ducts and inlet ports in the cylinder and crankcase,
- the number of exhaust ports and ducts,
- the restrictions according to the specific regulations.

b) Outside the engine:

- number of carburettors and diameter of choke,
- external appearance of the fitted engine.

The following are not considered to be modifications to the external appearance of the engine:

modification of the colour of the parts, the trimming of cooling connections and modification of the fixations (including but not limited to fixations of the carburettor, of the ignition, of the exhaust, of the clutch or of the engine itself), provided that their homologated position is not modified.

5.2.2 - OK and OK-Junior engines

Only reed-valve intakes are authorised.

The original parts of the homologated engine must always comply with and be similar to the photographs, drawings, materials and physical dimensions described on the Homologation Form.

Modifications allowed: All modifications to the homologated engine are allowed except:

a) Inside the engine:

- the stroke,
- the bore (outside the maximum limits),
- the connecting rod centreline,

- le nombre de canaux de transfert et lumières d'admission dans le cylindre et le carter,
- le nombre de lumières et de canaux d'échappement,
- tout traitement de surface des chemises, y compris mais non limité au traitement chimique et à l'ajout de revêtement
- les restrictions prévues selon les règlements spécifiques,
- la limitation à 4 % de la quantité de lubrifiant ajouté au carburant.

b) À l'extérieur du moteur:

- le nombre de carburateurs (du fait de l'utilisation obligatoire d'un carburateur homologué),
- l'aspect extérieur du moteur monté,

Ne sont pas considérés comme des modifications de l'extérieur du moteur :

le changement de la couleur des pièces, le découpage des connexions de refroidissement et la modification des modes de fixation (y compris sans s'y limiter les fixations du carburateur, de l'allumage, de l'échappement ou du moteur lui-même), à condition de ne pas modifier leur position homologuée.

Article 6 Prescriptions Générales pour les karts du Groupe 3

6.1 Châssis

Tous les châssis du Groupe 3 feront l'objet d'une homologation (à compter de 2021).

Ils devront être décrits dans un catalogue du Constructeur et faire l'objet d'une fiche descriptive dite « Fiche d'Homologation » visée par l'ASN, selon le modèle établi par la CIK-FIA.

Les châssis seront homologués tous les trois ans, avec une validité de trois ans.

Le cadre doit répondre aux spécifications suivantes :

Nombre de tubes : 6, il n'est pas permis d'utiliser des barres anti-roulis.

Dimensions du tube du cadre : 28 x 2 mm (+/- 0,1 mm) en acier magnétique. Roulements d'arbre arrière : maximum 2.

Supports de sièges : 4, fixes, soudés sur le cadre, en acier magnétique.

Les modifications du châssis-cadre (ex. : position des tubes) sont autorisées seulement dans le respect des grandeurs décrites sur la Fiche d'Homologation, et si les courbes ne sont déplacées que sur le tube où elles se trouvaient lors de l'homologation.

6.2 Moteur

Tous les moteurs du Groupe 3 feront l'objet d'une homologation (à compter de 2019).

Ils devront être décrits dans un catalogue du Constructeur et faire l'objet d'une fiche descriptive dite « Fiche d'Homologation » visée par l'ASN, selon le modèle établi par la CIK-FIA.

Les moteurs seront homologués tous les trois ans, avec une validité de trois ans.

Seules les admissions par jupe de piston sont autorisées.

L'identification du moteur et de ses composants est possible grâce aux descriptions techniques (marques, photos, dessins cotés, etc.) contenues dans la Fiche d'Homologation.

Les pièces d'origine du moteur homologué doivent rester originales et être identifiables au moyen des marquages, photographies, dessins, matériaux et dimensions du constructeur figurant sur la Fiche

- the number of transfer ducts and inlet ports in the cylinder and crankcase,
- the number of exhaust ports and ducts,
- any surface treatment of the sleeves, including but not limited to chemical treatment and addition of coating
- the restrictions according to the specific regulations,
- the quantity of lubricant added to the fuel limited to 4%.

b) Outside the engine:

- the number of carburetors (because of the mandatory use of a homologated carburettor),
- the external appearance of the fitted engine.

The following are not considered to be modifications to the external appearance of the engine:

modification of the colour of the parts, the trimming of cooling connections and modification of the fixations (including but not limited to fixations of the carburettor, of the ignition, of the exhaust or of the engine itself), provided that their homologated position is not modified.

Article 6 General Prescriptions for Group 3 Karts

6.1 Chassis

All Group 3 chassis must be homologated (as from 2021).

They shall be described in the Manufacturer's catalogue and on a descriptive form called the "Homologation Form" to be stamped by the ASN, according to the model drawn up by the CIK-FIA.

Chassis shall be homologated every three years for a three-year validity period.

The frame must comply with following characteristics:

Number of tubes: 6; it is not permitted to use anti-roll bars.

Frame tube size: 28 x 2 mm (+/- 0.1 mm) made of magnetic steel.

Rear axle bearings: maximum 2.

Seat supports: 4, fixed, welded on the frame, out of magnetic steel.

Modifications to the chassis-frame (e.g.: position of tubes) are only allowed in compliance with the dimensions described on the Homologation Form, and if the curves are moved only on the tube where they were at the homologation.

6.2 Engine

All Group 3 engines must be homologated (as from 2019).

They shall be described in the Manufacturer's catalogue and on a descriptive form called the "Homologation Form" to be stamped by the ASN, according to the model drawn up by the CIK-FIA.

Engines shall be homologated every three years for a three-year validity period.

Only piston-port intakes are authorised.

The identification of the engine and its components is possible due to the technical descriptions (trademarks, photos, dimensional drawings, etc.) contained in the Homologation Form.

The original parts of the homologated engine must remain original and be identifiable by means of the Manufacturer markings, photographs, drawings, materials and dimensions described in the

d'Homologation.

Le fabricant du moteur doit fournir des jauges et des gabarits permettant de contrôler les pièces du moteur. Les jauges et gabarits suivants sont nécessaires :

- Gabarit pour vérifier la taille des lumières d'admission, de transfert et d'échappement.
- Gabarit pour vérifier toutes les variables de la forme et de la taille du pied du cylindre.
- Gabarit pour vérifier la forme de la chambre de combustion et de la bande de d'écrasement / pression.
- Gabarit pour vérifier la forme du piston.
- Gabarit pour vérifier la distance minimale de la surface d'appui du carburateur par rapport à l'axe du cylindre.

Modifications autorisées : Hélicoils.

L'ajout de matériau est interdit. Toute intervention sur le carter du cylindre, la chemise et/ou le piston qui permet un écoulement du mélange à travers le cylindre et/ou vers la base lorsque le bord inférieur du piston a fermé la lumière d'admission, est interdite.

Tout dispositif ou artifice pouvant modifier les angles des feux régulés ou augmenter directement ou indirectement le cycle d'admission ou de décharge est interdit.

6.3 Allumage

L'allumage doit être approuvé par les ASN.

Le système d'allumage doit être indépendant, sans aucune connexion avec le système du démarreur (batterie).

Le système de fixation du stator et le diamètre de montage du rotor sont uniques pour tous, voir dessin technique n°27.

Les dimensions du système (Stator et Rotor) et ses caractéristiques doivent être indiquées sur la Fiche d'Agrément.

Un fournisseur unique enregistré par l'ASN devrait être mandaté pour le système d'allumage.

6.4 Carburateur

Le carburateur doit être approuvé par les ASN.

Il doit s'agir d'un carburateur à cuve avec un diffuseur de type venturi et un alésage maximum de 18 mm.

Un fournisseur unique enregistré par l'ASN devrait être mandaté pour le carburateur. La fourniture unique devrait inclure le carburateur, la pompe à carburant et un ensemble défini de jets, d'aiguilles et d'ajutages.

6.5 Silencieux d'aspiration

Le silencieux d'aspiration doit être approuvé par les ASN.

Il doit être constitué d'un seul conduit. Ce conduit doit être cylindro-conique avec un diamètre intérieur de 22 mm +/- 1 mm. Le volume interne du silencieux d'aspiration, conduit compris, doit être inférieur à 1800 cm³. Le silencieux d'aspiration doit rester tel que défini par le constructeur. Un fournisseur unique enregistré par l'ASN devrait être mandaté pour le silencieux d'aspiration.

Article 7 Règlement Spécifique Formule A

Supprimé

Homologation Form.

The engine Manufacturer must supply gauges and templates allowing the engine parts to be controlled. The following gauges and templates are required:

- Template to check the size of the intake, transfer and exhaust ports.
- Template to check all the variables of the form and the size of the foot of the cylinder.
- Template to check the shape of the combustion chamber and the squish band.
- Template to check the shape of the piston.
- Template to check the minimum distance of the carburettor support surface from the axis of the cylinder.

Modifications allowed: Helicoils.

It is forbidden to add material. Any work done on the cylinder casing, the sleeve and/or the piston that allows a flow of the mixture through the cylinder and/or towards the base when the lower edge of the piston has closed the inlet port is prohibited.

Any device or artifice that can change the angles of regulated lights or increase directly or indirectly the intake cycle or discharge is prohibited.

6.3 Ignition

The ignition must be approved by the ASNs.

The ignition system must be independent, without any connection to the starter motor system (battery).

The fastening system of the stator and the diameter for mounting the rotor are unique to all; see technical drawing no. 27.

The dimensions of the system (stator & rotor) and its characteristics must be declared on the Approval Form.

A single supplier registered by the ASN should be mandated for the ignition system.

6.4 Carburettor

The carburettor must be approved by the ASNs.

It must be a floating chamber carburettor with a venturi type diffuser and a maximum bore of 18 mm.

A single supplier registered by the ASN should be mandated for the carburettor. The single supply should include the carburettor, the fuel pump and a defined set of jets, needles and nozzles.

6.5 Inlet silencer

The inlet silencer must be approved by the ASNs.

It must be constituted of only one duct. This duct must be cylindrical conical with an internal diameter of 22 mm +/-1 mm. The internal volume of the inlet silencer, including the duct, must be less than 1,800 cc. The inlet silencer must stay as defined by the Manufacturer. A single supplier registered by the ASN should be mandated for the inlet silencer.

Article 7 Specific Regulations for Formula A

Deleted

Article 8 Règlement Spécifique Formule C

Supprimé

Article 9 Règlement Spécifique Superkart (Divisions 1 & 2)

9.1 - Division 1

* Moteur: cylindrée maximale 250 cm³ obtenue:

- soit par un moteur à refroidissement par écoulement d'air ou par eau (2 cylindres au maximum),
- soit par 2 moteurs monocylindres homologués en ICC.

* Types de moteurs autorisés:

a) Moteurs issus de la compétition moto de Grand Prix 250 cm³ de conception antérieure à 2001, agréés par la CIK-FIA et conformes au modèle de base commercialisé par les Constructeurs, carburateurs, «Power Valves» et allumage compris (selon catalogue officiel des Constructeurs). L'avance et la cartographie ne peuvent en aucun cas être modifiables du poste de pilotage en condition de course.

Validité de ce type de moteur jusqu'au 31 mars 2018.

b) Nouveaux moteurs spécifiques agréés par la CIK-FIA (selon un cahier des charges fourni par le Constructeur et un quota de production de 10 moteurs complets et identiques). Carburateurs et «Power Valves» mécaniques, sans électronique. Allumage: le boîtier électronique et la bobine ne doivent recevoir que: une alimentation (source d'énergie du rotor/stator ou d'une batterie) et une commande provenant du top-vilebrequin pour fixer le signal d'allumage. Pour les moteurs comprenant deux cylindres déphasés, il est possible de monter deux allumages indépendants avec deux capteurs. L'avance et la cartographie ne peuvent en aucun cas être modifiables du poste de pilotage en condition de course.

c) Outre les prescriptions ci-dessus, les critères suivants doivent être respectés pour le moteur monocylindre :

- admission par jupe de piston ou par clapets
- le matériau de la bielle doit être magnétique uniquement
- le vilebrequin doit figurer sur la liste des pièces des Constructeurs
- le nombre de carburateurs est de 1 uniquement
- le magnésium est interdit comme matériau
- boîte de vitesses : maximum cinq vitesses.

Des modifications peuvent être apportées au moteur monocylindre approuvé, à condition que les éléments ci-après demeurent inchangés :

- a) course
- b) alésage (en dehors des limites maximales)
- c) entre-axe de la bielle
- d) vilebrequin
- e) aspect extérieur du moteur autre que le carburateur, le système d'allumage, la fixation en caoutchouc du carburateur sur la boîte à clapets, le couvercle d'embrayage, les attaches de fixation du moteur.

d) 2 moteurs monocylindres homologués en ICC ou KZ de même

Article 8 Specific Regulations for Formula C

Deleted

Article 9 Specific Regulations for Superkart (Divisions 1 & 2)

9.1 - Division 1

* Engine: maximum cylinder cubic capacity: 250 cc obtained:

- either by one engine (maximum 2 cylinders) cooled by natural air flow or water cooled,
- or by 2 single-cylinder engines homologated in ICC.

* Types of engines allowed:

a) Engines from 250 cc motorbike Grand Prix competitions designed prior to 2001, approved by the CIK-FIA and complying with the basic model sold by the Manufacturers, including carburetors, «Power Valves» and ignition (according to Manufacturers' official catalogue). The advance and cartography may under no circumstances be modifiable from the driving seat under normal racing conditions.

Validity of this engine type until 31 March 2018.

b) Specific new engines approved by the CIK-FIA (according to list of requirements supplied by the Manufacturer and a production quota of 10 full and identical engines). Mechanical carburetors and «Power-Valves», both without electronics. Ignition: the electronic unit box and the coil must receive only: one feeding (energy source of the rotor/stator or of a battery) and one crankshaft pick-up signal in order to set the ignition signal.

For engines with two dephased cylinders, it is allowed to mount two independent ignitions with two sensors.

The advance and cartography may under no circumstances be modifiable from the driving seat under normal racing conditions.

c) In addition to the above prescriptions, the following criteria must be respected for the single-cylinder engine:

- piston or reed valve induction
- connecting rod must be magnetic material only
- crankshaft must be on the Manufacturers parts list
- the number of carburetors is 1 only
- the material magnesium is not permitted
- gearbox: maximum of five gears.

Modifications to the approved single cylinder engine are allowed, providing the following are not changed:

- a) stroke
- b) bore (outside maximum limits)
- c) connecting rod centre line
- d) crankshaft
- e) external appearance of the engine other than the carburettor, ignition system, reed block carburettor rubber mounting, clutch cover, engine mounting points.

d) 2 single cylinder engines of the same make homologated in ICC

marque. Boîte de vitesses homologuée (contrôle des rapports avec disque gradué, selon méthode décrite à l'Article 12 du Règlement Technique). Allumage: le boîtier électronique et la bobine ne doivent recevoir que: une alimentation (source d'énergie du rotor/stator ou d'une batterie) et une commande provenant du top-vilebrequin pour fixer le signal d'allumage. L'avance et la cartographie ne peuvent en aucun cas être modifiables du poste de pilotage en condition de course. Volume de chambre de combustion: libre. Carburateur: libre, mais mécanique, sans électronique. Echappement et marque de l'échappement: libres. Angle d'ouverture total d'échappement: libre.

e) tout moteur de Division 2, selon Règlement Spécifique de la Division 2 (valable jusqu'au 31/12/2019).

* Boîte de vitesses: au moins 3 rapports, selon catalogue ou Fiche d'Homologation du Constructeur.

* Pneus: 6" homologués.

* Masse minimum:

- moteur unique monocylindre: 208 kg avec carrosserie; masse minimum du kart lui-même: 98 kg sans carrosserie et sans carburant;

- autres moteurs: 218 kg avec carrosserie; masse minimum du kart lui-même: 113 kg sans carrosserie et sans carburant.

9.2 - Division 2

* Moteur monocylindre refroidi par écoulement d'air ou par eau, d'un seul circuit uniquement, agréé par la CIK-FIA.

* Cylindrée maximum: 250 cm³.

* Types de moteurs autorisés:

· Tout moteur mono cylindre moto de grande série, agréé par la CIK-FIA (selon un catalogue complet fourni par le Constructeur).

* Allumage: le boîtier électronique et la bobine ne doivent recevoir que: une alimentation (source d'énergie du rotor/stator ou d'une batterie) et une commande provenant du top-vilebrequin pour fixer le signal d'allumage. L'avance et la cartographie ne peuvent en aucun cas être modifiables du poste de pilotage en condition de course.

* Carburateur venturi sans électronique.

* Les «Power Valves» sont autorisées sur les moteurs qui en sont pourvus lors de l'Agrément, sous réserve qu'elles soient fixes et bloquées dans une seule position.

* Profil de boîte à clapets: libre.

* Boîte de vitesses: au moins 3 rapports et 6 maximum, selon catalogue du Constructeur.

* Masse minimum: 208 kg avec carrosserie; masse minimum du kart lui-même: 98kg sans carrosserie et sans carburant.

* Pneus: 6" homologués.

or KZ. Homologated gearbox (check of the ratios using a graduated disc, according to the method described under Article 12 of the Technical Regulations). Ignition: the electronic unit box and the coil must receive only: one feeding (energy source of the rotor/stator or of a battery) and one crankshaft pick-up signal in order to set the ignition signal. The advance and cartography may under no circumstances be modifiable from the driving seat under normal racing conditions. Combustion chamber volume: free. Carburettor: free but mechanical without electronics. Exhaust and make of the exhaust: free. Total exhaust opening angle: free.

e) any Division 2 engine, according to the Specific Regulations of Division2 (valid until 31/12/2019).

* Gearbox: with at least 3 ratios, according to the Manufacturer's catalogue or the Homologation Form.

* Tyres: 6" homologated.

* Minimum mass:

- one single cylinder engine: 208 kg including the bodywork; minimum mass of the kart itself: 98 kg without the bodywork and without fuel;

- other engines: 218 kg including the bodywork; minimum mass of the kart itself: 113 kg without the bodywork and without fuel.

9.2 - Division 2

* Air cooled by natural air flow or water cooled single-cylinder engine, one single circuit, approved at the CIK-FIA.

* Maximum cylinder cubic capacity: 250 cc.

* Types of engines allowed:

· Any series production single cylinder motorbike engine approved by the CIK-FIA (according to full catalogue supplied by the Manufacturer).

* Ignition: the electronic unit box and the coil must receive only: one feeding (energy source of the rotor/stator or of a battery) and one crankshaft pick-up signal in order to set the ignition signal. The advance and cartography may under no circumstances be modifiable from the driving seat under normal racing conditions.

* Carburettor venturi without electronics.

* «Power Valves» on engines equipped with them when they are approved are permitted, subject to their being used locked and blocked in a single position.

* Reed-valve box profile: free.

* Gearbox: minimum 3 ratios and maximum 6 ratios, according to the Manufacturer's catalogue.

* Minimum mass: 208 kg including the bodywork; minimum mass of the kart itself: 98 kg without the bodywork and without fuel.

* Tyres: 6" homologated.

Article 10 Règlement Spécifique Intercontinental A

Supprimé

Article 11 Règlement Spécifique Intercontinental A-Junior

Supprimé

Article 10 Specific Regulations for Intercontinental A

Deleted

Article 11 Specific Regulations for Intercontinental A-Junior

Deleted

Article 12 Règlement Spécifique KZ2 & KZ1

* Groupe propulseur : le moteur et la boîte de vitesses doivent être indissociables. Le carter moteur doit être constitué de 2 parties (vertical ou horizontal) seulement. Seuls des inserts pour les roulements de vilebrequin et des éléments de fixations (taroudage, pion de centrage) sont autorisés.

* Moteur monocylindre à admission par clapets, refroidi par eau, avec un seul circuit, homologué par la CIK-FIA.

* Cylindrée maximale: 125 cm³.

* Boîte à clapets (dimensions et dessin) conforme à la Fiche d'Homologation. Couvercle de la boîte à clapets: libre.

* Carburateur en aluminium avec diffuseur «venturi» d'un diamètre maximum de 30 mm rond. Pour les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA, un fournisseur unique de carburateurs sera désigné suite à un appel d'offres.

Le carburateur doit rester strictement d'origine. Les seuls réglages autorisés sont ceux de: la guillotine, l'aiguille, les flotteurs, la cuve, le puits d'aiguille (pulvérisateur), les gicleurs et le kit pointeau, à la condition que toutes les pièces interchangeables soient d'origine Dell'Orto. Le filtre à essence incorporé et l'assiette (pièce n° 28 du dessin technique n°7 en annexe) peuvent être supprimés; s'ils sont conservés, ils doivent être d'origine.

* Boîte de vitesses: homologuée par la CIK-FIA (y compris le couple primaire). 3 rapports minimum et 6 rapports maximum. Contrôle des rapports avec disque gradué d'un diamètre minimum de 200 mm ou codeur digital; les décimales de degré portées sur la Fiche d'Homologation devront être mentionnées en dixièmes de degré et non en minutes. Pour l'homologation de la boîte de vitesses, le(s) Constructeur(s) ainsi que le modèle et le type doivent figurer sur la Fiche d'Homologation.

* En KZ2: commande de boîte de vitesses manuelle et uniquement mécanique, sans système d'assistance. Tout système quelconque de coupe d'allumage est interdit.

* En KZ1: commande de boîte de vitesses manuelle ou électromécanique.

* Angle d'ouverture total d'échappement de 199° maximum, indépendamment de la valeur indiquée sur la fiche d'homologation (lecture par cercle gradué d'un diamètre minimum de 200 mm ou appareil digital).

* Volume de la chambre de combustion: minimum 11 cm³, mesuré selon la méthode décrite à l'Annexe n°1a.

* Bougie: marque libre (de grande production et devant rester strictement d'origine). Le culot de la bougie (électrodes non comprises), serrée sur la culasse, ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.

* Dimensions du puits fileté de bougie - longueur: 18,5 mm; pas: M 14 x 1,25.

* Identifiants: emplacements de 30 mm x 20 mm usinés et plats pour mise en place des identifiants autocollants:

- à l'avant du cylindre,
- sur la partie supérieure du logement de la boîte à clapets pour les demi-carthers.

* Il est permis d'ajouter une masse sur le rotor d'allumage, fixée par 2 vis minimum, sans modification du rotor homologué.

* Échappement: homologué et dont l'épaisseur de tôle en acier magnétique doit être de 0,75 mm minimum.

* Silencieux d'échappement: homologué, usage obligatoire.

Emmanchement de l'échappement et du silencieux selon Dessin Technique N°20.

Article 12 Specific Regulations for KZ2 & KZ1

* Power unit: it must not be possible to dissociate the engine from the gearbox. Engine case must be made of only 2 parts (vertical or horizontal). Only inserts for crankshaft bearings and fixing elements (drilled holes, dowels) are authorised.

* Water cooled single-cylinder engine with reed-valve intake, one circuit only, homologated by the CIK-FIA.

* Maximum cylinder cubic capacity: 125 cc.

* Reed-valve box (dimensions and drawing) according to the Homologation Form. Reed-valve box cover: free.

* Carburettor made of aluminium, with a venturi type diffuser with a maximum diameter of 30 mm round. For the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies, a single carburettor supplier will be designated further to an invitation to tender.

The carburettor must remain strictly original. The only settings allowed may be made to: the slide, the needle, the floaters, the float chamber, the needle shaft (spray), the jets and the needle kit, subject to all the interchanged parts being of Dell'Orto origine. The incorporated petrol filter and the plate (part No. 28 on the technical drawing No. 7 appended) may be removed; if they are kept, they must be original.

* Gearbox: homologated by the CIK-FIA (including the primary torque). Minimum 3 and maximum 6 ratios. Check of the ratios using a graduated disc with a minimum diameter of 200 mm or a digital coder; the degree decimals given on the Homologation Form must be mentioned in tenths of degrees and not in minutes. For the homologation of the gearbox, the Manufacturer(s) and the model and type must appear on the Homologation Form.

* In KZ2: hand-operated and exclusively mechanical gearbox control without a servo system. Any system of ignition cutting is forbidden.

* In KZ1: hand-operated or electro-mechanical gearbox control.

* Total exhaust opening angle of 199° maximum, irrespective of the value indicated on the homologation form (to be read with a graduated circle of a minimum diameter of 200 mm or with a digital device).

* Volume of the combustion chamber: 11 cc minimum, measured in accordance with the method described in Appendix No. 1a.

* Spark plug: free make (mass-produced and strictly original). The body of the spark plug (electrodes not included), tightened on the cylinder head, must not extend beyond the upper part of the dome of the combustion chamber.

* Dimensions of the threaded spark-plug housing: length: 18.5 mm; pitch: M 14 x 1.25.

* Identifications: machined flat spaces of 30 mm x 20 mm for the attachment of the specified identification stickers:

- at the front of the cylinder,
- on the upper part of the reed box housing for the half sumps.

* It is allowed to add a mass to the ignition rotor; it shall be fixed by at least 2 screws, without any modification to the homologated rotor.

* Exhaust: homologated and the magnetic steel sheet metal thickness of which must be 0.75 mm minimum.

* Exhaust silencer: homologated, mandatory use. Fitting of the exhaust and silencer according to the Technical Drawing No. 20.

- * Pneus: 5''.
- KZ1: homologués de type prime.
- KZ2: homologués de type prime ou option.
- * Masse minimum:
- KZ1, circuits courts et longs: 170 kg.
- KZ2, circuits courts et longs: 175 kg.
- * Carrosserie sur circuits longs: les spécifications pour la carrosserie peuvent être les mêmes que pour le Superkart en tout ou en partie.

Article 13 **Règlement Spécifique Intercontinental C** **Sudam**

Supprimé

Article 14 **Règlement Spécifique Intercontinental C Sudam-** **Junior**

Supprimé

Article 15 **Règlement Spécifique Intercontinental E** **(Circuits courts)**

Supprimé

Article 16 **Règlement Spécifique Formule Monde**

Supprimé

Article 17 **Règlement Spécifique kart électrique**

Voir livret 8 de l'Annuaire du Sport Automobile FIA: Règlement Technique pour Véhicules à Énergie Alternative.

Article 18 **Règlement Spécifique OK**

- * Moteur alternatif mono-cylindre 2-temps à prise directe, homologué par la CIK-FIA. Toutes modifications des moteurs homologués sont autorisées conformément à l'Art. 5.2.2 du Règlement Technique.
- * Refroidissement par eau (carters, cylindre et culasse), d'un circuit uniquement.
- * Le refroidissement est limité à un seul radiateur libre, avec un seul circuit, sans aucune autre combinaison; un circuit interne supplémentaire servant au fonctionnement normal des thermostats est autorisé.
- * Power-valve monotype spécifique devant correspondre au dessin n° 22 et être homologuée avec le moteur.
- * Suralimentation interdite.
- * Volume minimum de chambre de combustion:
9 cm³, mesuré selon la méthode décrite à l'Annexe n°1c.

- * Tyres: 5''.
- KZ1: homologated prime type.
- KZ2: homologated prime or option type.
- * Minimum mass:
- KZ1, short and long circuits: 170 kg.
- KZ2, short and long circuits: 175 kg.
- * Bodywork for long circuits: the specifications for the bodywork can be the same as for Superkart partly or fully.

Article 13 **Specific Regulations for Intercontinental C** **Sudam**

Deleted

Article 14 **Specific Regulations for Intercontinental C Sudam-** **Junior**

Deleted

Article 15 **Specific Regulations for Intercontinental E** **(Short Circuits)**

Deleted

Article 16 **Specific Regulations for World Formula**

Deleted

Article 17 **Specific Regulations for electrical kart**

See book 8 of the FIA Yearbook of Automobile Sport: Technical Regulations for Alternative Energy Vehicles.

Article 18 **Specific Regulations for OK**

- * Direct drive single-cylinder 2-stroke reciprocating engine homologated by the CIK-FIA. All modifications of the homologated engines are authorized according to Art. 5.2.2 of the Technical Regulations.
- * Water cooled (crankcases, cylinder and cylinder head), with one circuit only.
- * The cooling is limited to one single free radiator with one single circuit, excluding any other combination; an additional inner circuit for the normal functioning of the thermostats is allowed.
- * Specific monotype power-valve which must correspond to drawing No. 22 and be homologated with the engine.
- * Supercharging forbidden.
- * Combustion chamber minimum volume:
9 cc, measured in accordance with the method described in Appen-

- * Bougie: marque libre (de grande production et devant rester strictement d'origine). Le culot de la bougie (électrodes non comprises) serrée sur la culasse ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.
- * Angle d'échappement limité à 194° maximum sur les lumières d'échappement, mesuré au niveau de la chemise selon la méthode décrite à l'Article 2.25.3.2 du Règlement Technique.
- * Valve de décompression obligatoire. Elle doit être implantée sur le dessus de la culasse.
- * Dimensions du puits fileté de bougie - longueur: 18,5 mm; pas: M 14 x 1,25.
- * Système d'allumage homologué avec limiteur spécifique à 16 000 tr/min maximum.
- * Carburateur à papillon homologué de diamètre 24 mm maximum avec deux vis de réglage.
- Toutes les dimensions et la forme du canal d'entrée indiquées sur la Fiche d'Homologation doivent rester strictement d'origine. La forme du canal d'entrée doit également être conforme à l'outillage déposé par le Constructeur.
- Tous les autres trous ou rainures non dimensionnés situés à l'intérieur ou à l'extérieur du corps du carburateur doivent être identiques, par leur nombre et leur disposition, à la Fiche d'Homologation.
- * Dans le cas de l'utilisation d'un carburateur de diamètre 24 mm maximum, à papillon avec deux vis de réglage et homologué KF2, devant rester strictement d'origine. Pour dissiper tout doute, cela signifie que le carburateur doit être en tout point identique, dans la limite des tolérances raisonnables de fabrication, à celui plombé par l'inspecteur lors de la procédure d'inspection d'homologation et étant à disposition de la CIK-FIA.
- Devant être conforme à la Fiche d'Homologation et à l'outillage déposé par le Constructeur pour contrôler la forme du canal d'entrée.
- * Embrayage interdit.
- * Démarreur interdit.
- * Échappement monotype spécifique devant correspondre au dessin technique n° 21.
- * Silencieux d'aspiration homologué CIK-FIA avec 2 conduits de 23 mm.
- * Pneus: 5" homologués de type Prime.
- * Masse totale minimum: 145 kg (Pilote compris).
- * Masse minimum du kart (sans carburant): 70 kg.

Article 18.1 Règlement Spécifique pour OK Plus

Moteur homologué en OK, avec maintien des caractéristiques décrites à l'Article 18 et avec les différences suivantes :

- * Masse totale minimum : 155 kg (Pilote compris).
- * Masse minimum du Pilote (équipement du Pilote compris) : 80 kg.

Article 19 Règlement Spécifique OK-Junior

- * Moteur alternatif mono-cylindre 2-temps à prise directe, homologué par la CIK-FIA. Toutes modifications des moteurs homologués sont autorisées conformément à l'Art. 5.2.2 du Règlement Technique.
- * Cylindrée maximum : 125 cm³.
- * Refroidissement par eau (carters, cylindre et culasse), d'un circuit

dix No. 1c.

- * Spark plug: free make (mass-produced and strictly original). The spark plug barrel (electrodes not included) tightened on the cylinder head must not extend beyond the upper part of the combustion chamber dome.
- * Exhaust angle limited to 194° maximum on the exhaust ports, measured at the level of the liner in accordance with the method described in Article 2.25.3.2 of the Technical Regulations.
- * Decompression valve mandatory. It must be fitted on the top of the cylinder head.
- * Dimensions of the threaded spark-plug housing - length: 18.5 mm; pitch: M 14 x 1.25.
- * Homologated ignition system with a specific limiter at maximum 16,000 rpm
- * Homologated butterfly carburettor with a maximum diameter of 24 mm comprising two set screws.
- All given dimensions and the shape of the inlet duct on the Homologation Form must remain strictly original. The shape of the inlet duct must also comply with the tooling deposited by the Manufacturer for the control of the shape of the inlet duct.
- All other undimensioned holes or milling grooves inside or outside of the carburettor body must be identical in number and arrangement to the Homologation Form.
- * In case of using a KF2 homologated butterfly carburettor with a maximum diameter of 24 mm, comprising two set screws; it must remain strictly original. For the avoidance of doubt, this means that the carburettor must be identical in every aspect, within the reasonable manufacturing tolerances, to the carburettor sealed by the inspector during the homologation inspection procedure and kept at the disposal of the CIK-FIA.
- It must comply with the Homologation Form and the tooling deposited by the Manufacturer for the control of the shape of the inlet duct.
- * Clutch not permitted.
- * Starter not permitted.
- * Specific monotype exhaust which must correspond to the technical drawing No. 21.
- * CIK-FIA homologated inlet silencer with 2 ducts of 23 mm.
- * Tyres: 5" homologated Prime type.
- * Total minimum mass: 145 kg (Driver included).
- * Minimum mass of kart (without fuel): 70 kg.

Article 18.1 Specific Regulations for OK Plus

Engine homologated in OK, maintaining the characteristics in Article 18 and with the following differences:

- * Total minimum mass: 155 kg (Driver included).
- * Minimum mass of Driver (including Driver equipment): 80 kg.

Article 19 Specific Regulations for OK-Junior

- * Direct drive single-cylinder 2-stroke reciprocating engine homologated by the CIK-FIA. All modifications of the homologated engines are authorized according to Art. 5.2.2 of the Technical Regulations.
- * Maximum cylinder capacity: 125 cc.
- * Water cooled (crankcases, cylinder and cylinder head), with one

uniquement.

* Le refroidissement est limité à un seul radiateur libre, avec un seul circuit, sans aucune autre combinaison ; un circuit interne supplémentaire servant au fonctionnement normal des thermostats est autorisé.

* Power-valve interdite: remplacée par l'obturateur fixe, homologué, ou logement dans le cylindre non usiné.

* Suralimentation interdite.

* Volume de chambre de combustion minimum de 12 cm³, mesuré selon méthode décrite dans l'Annexe n° 1b du Règlement Technique.

* Bougie: marque libre (de grande production et devant rester strictement d'origine). Le colot de la bougie (électrodes non comprises) serrée sur la culasse ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.

* Angle d'échappement limité à 170° maximum sur les lumières d'échappement, mesuré au niveau de la chemise selon méthode décrite à l'Article 2.25.3.2 du Règlement Technique.

* Valve de décompression obligatoire. Elle doit être implantée sur le dessus de la culasse.

* Dimensions du puits fileté de bougie - longueur: 18,5 mm; pas: M 14 x 1,25.

* Système d'allumage homologué avec limiteur spécifique à 14 000 tr/min maximum.

* Carburateur à papillon homologué de diamètre 20 mm maximum avec deux vis de réglage.

Toutes les dimensions et la forme du canal d'entrée indiquées sur la Fiche d'Homologation doivent rester strictement d'origine. La forme du canal d'entrée doit également être conforme à l'outillage déposé par le Constructeur.

Tous les autres trous ou rainures non dimensionnés situés à l'intérieur ou à l'extérieur du corps du carburateur doivent être identiques, par leur nombre et leur disposition, à la Fiche d'Homologation.

* Dans le cas de l'utilisation d'un carburateur de diamètre 20 mm maximum, à papillon avec deux vis de réglage et homologué KF3, devant rester strictement d'origine. Pour dissiper tout doute, cela signifie que le carburateur doit être en tout point identique, dans la limite des tolérances raisonnables de fabrication, à celui plombé par l'inspecteur lors de la procédure d'inspection d'homologation et étant à disposition de la CIK-FIA.

Devant être conforme à la Fiche d'Homologation et à l'outillage déposé par le Constructeur pour contrôler la forme du canal d'entrée.

* Embrayage interdit.

* Démarreur interdit.

* Echappement monotype spécifique devant correspondre au dessin n° 23.

* Silencieux d'aspiration homologué CIK-FIA avec 2 conduits de 23 mm.

* Pneus: 5" homologués de type Prime ou Option.

* Masse totale minimum: 140 kg (Pilote compris).

* Masse minimum du kart (sans carburant): 70 kg.

circuit only.

* The cooling is limited to one single free radiator with one single circuit, excluding any other combination; an additional inner circuit for the normal functioning of the thermostats is allowed.

* Power-valve not permitted: replaced by the homologated fixed blanking cover, or housing in the cylinder not machined.

* Supercharging forbidden.

* Combustion chamber minimum volume of 12 cc, measured in accordance with the method described in Appendix No. 1b to the Technical Regulations.

* Spark plug: free make (mass-produced and strictly original). The spark plug barrel (electrodes not included) tightened on the cylinder head must not extend beyond the upper part of the combustion chamber dome.

* Exhaust angle limited to 170° maximum on the exhaust ports, measured at the level of the liner in accordance with the method described in Article 2.25.3.2 of the Technical Regulations.

* Decompression valve mandatory. It must be fitted on the top of the cylinder head.

* Dimensions of the threaded spark-plug housing - length: 18.5 mm; pitch: M 14 x 1.25.

* Homologated ignition system with a specific limiter at maximum 14,000 rpm

* Homologated butterfly carburettor with a maximum diameter of 20 mm comprising two set screws.

All given dimensions and the shape of the inlet duct on the Homologation Form must remain strictly original. The shape of the inlet duct must also comply with the tooling deposited by the Manufacturer for the control of the shape of the inlet duct.

All other undimensioned holes or milling grooves inside or outside of the carburettor body must be identical in number and arrangement to the Homologation Form.

* In case of using a KF3 homologated butterfly carburettor with a maximum diameter of 20 mm, comprising two set screws; it must remain strictly original. For the avoidance of doubt, this means that the carburettor must be identical in every aspect, within the reasonable manufacturing tolerances, to the carburettor sealed by the inspector during the homologation inspection procedure and kept at the disposal of the CIK-FIA.

It must comply with the Homologation Form and the tooling deposited by the Manufacturer for the control of the shape of the inlet duct.

* Clutch not permitted.

* Starter not permitted.

* Specific monotype exhaust which must correspond to technical drawing No. 23.

* CIK-FIA homologated inlet silencer with 2 ducts of 23 mm.

* Tyres: 5" homologated Prime or Option type.

* Total minimum mass: 140 kg (Driver included).

* Minimum mass of kart (without fuel): 70 kg.

Article 20 Règlement Spécifique KF2

Supprimé

Article 20 Specific Regulations for KF2

Deleted

Article 21 Règlement Spécifique KF1

Supprimé

Article 22 Règlement Spécifique Super KF

Supprimé

Article 23 Règlement Spécifique Mini

* Moteur alternatif mono-cylindre 2-temps à prise directe, homologué par la CIK-FIA. Toutes les modifications des moteurs homologués sont autorisées conformément à l'Art. 6.2 du Règlement Technique.

* Cylindrée maximum : 60 cm³

* Refroidissement par air (carters, cylindre et culasse).

* Volume de chambre de combustion minimum de 4,8 cm³, mesuré selon méthode décrite dans l'Annexe n° 1d du Règlement Technique.

* La forme de la chambre de combustion et de la bande d'écrasement doit être identique au gabarit du dessin technique n° 25. Elle doit être vérifiable à l'aide du gabarit fourni par le constructeur.

* Dimensions du puits fileté de bougie - longueur : 18,5 mm ; pas : M 14 x 1,25.

* Bougie : marque libre (de grande production et devant rester strictement d'origine). Le culot de la bougie (électrodes non comprises) serrée sur la culasse ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.

* L'angle d'ouverture de la lumière d'admission doit être égal à 144° (+0/-2°). La largeur de lumière d'admission doit être égale à 26 mm (+0,1/-0,2 mm). La forme de la lumière d'admission doit rester telle que définie par le constructeur, vérifiable à l'aide du gabarit fourni par le constructeur.

* L'angle d'ouverture de la lumière de transfert doit être limité à 117° maximum. L'angle d'ouverture doit rester tel que défini par le constructeur avec une tolérance de +0/-2°. Le bord supérieur de la lumière de transfert et, par conséquent, le bord inférieur, doivent être perpendiculaires à l'axe du cylindre. La largeur de la lumière de transfert doit être déclarée par le constructeur avec une tolérance de +0,4/-0,2 mm. La taille de la lumière de transfert doit rester telle que définie par le constructeur, vérifiable à l'aide du gabarit fourni par le constructeur.

* L'angle d'ouverture de la lumière d'échappement doit être égal à 156° avec une tolérance de +0/-2°. La largeur de la lumière d'échappement doit être égale à 28,0 mm avec une tolérance de +0,1/-0,2 mm. La forme de la lumière d'échappement doit rester telle que définie par le constructeur, vérifiable à l'aide du gabarit fourni par le constructeur.

* Un embrayage est obligatoire. Il doit être de type centrifuge et à sec. L'embrayage doit commencer à adhérer à 3000 tr/min maximum.

La cloche d'embrayage et le matériau de friction doivent être des matériaux lisses sans trous ni rainures (dimensions selon Dessin Technique n° 26).

Le pignon doit avoir 11 dents. La couronne est libre.

* Un démarreur électrique est obligatoire. Il doit être alimenté par une batterie exclusivement dédiée. La couronne du

Article 21 Specific Regulations for KF1

Deleted

Article 22 Specific Regulations for Super KF

Deleted

Article 23 Specific Regulations for Mini

* Direct drive single-cylinder 2-stroke reciprocating engine homologated by the CIK-FIA. All modifications of the homologated engines are authorised according to Art. 6.2 of the Technical Regulations.

* Maximum cylinder capacity: 60 cc.

* Air-cooled (crankcases, cylinder and cylinder head).

* Combustion chamber minimum volume of 4.8 cc, measured in accordance with the method described in Appendix No. 1d to the Technical Regulations.

* The shape of the combustion chamber and the squish band must be identical to the template in technical drawing no. 25. It must be verifiable with the template provided by the Manufacturer.

* Dimensions of the threaded spark-plug housing - length: 18.5 mm; pitch: M 14 x 1.25.

* Spark plug: free make (mass-produced and strictly original). The spark plug barrel (electrodes not included) tightened on the cylinder head must not extend beyond the upper part of the combustion chamber dome.

* Opening angle of intake port must be equal to 144° (+0/-2°). The width of the intake port must be equal to 26 mm (+0.1/-0.2 mm). The shape of the intake port must remain as defined by the Manufacturer, verifiable with the template provided by the Manufacturer.

* Opening angle of the transfer port must be limited to 117° maximum. The opening angle must stay as defined by the Manufacturer with a +0/-2° tolerance. The upper edge of the transfer port, and consequently the lower one, must be perpendicular to the cylinder axis. The width of the transfer port must be declared by the Manufacturer with a +0.4/-0.2 mm tolerance. The size of the transfer port must stay as defined by the Manufacturer, verifiable with the template provided by the Manufacturer.

* Opening angle of the exhaust port must be equal to 156° with a +0/-2° tolerance. The width of the exhaust port must be equal to 28.0 mm with a +0.1/-0.2 mm tolerance. The shape of the exhaust port must stay as defined by the Manufacturer, verifiable with the template provided by the Manufacturer.

* A clutch is mandatory. It must be of centrifugal and dry type. The clutch must start to grip at 3000 rpm maximum.

Clutch bell and friction material must be plain material without any holes or grooves (dimensions according to Technical Drawing No. 26).

The pinion must be 11 teeth. The crown is free.

* An on-board electric starter motor is mandatory. It must be powered by a battery exclusively dedicated to it. The starter crown

démarreur doit être montée côté embrayage. Les matériaux exotiques et nobles sont interdits.

Le moteur doit être équipé d'un interrupteur d'arrêt efficace et sûr. La batterie doit être solidement fixée (contenant solidement fixé au cadre à l'aide de vis). La batterie ne doit en aucun cas interférer avec l'allumage.

* Système d'allumage agréé avec limiteur spécifique à maximum 14 000 tr/min.

* Carburateur à cuve agréé avec diffuseur de type venturi et alésage maximum de 18 mm.

Il doit rester strictement d'origine. Pour dissiper tout doute, cela signifie que le carburateur doit être en tout point identique, dans la limite des tolérances raisonnables de fabrication, à la Fiche d'Agrément. Chaque type de traitement, sertissage, polissage, ajout ou retrait de matériau est interdit.

Le carburateur doit être vérifiable à l'aide d'une jauge «GO / NO GO» fournie par le fabricant du carburateur.

* Silencieux d'aspiration agréé avec 1 conduit de 22 mm. Pour la fixation du silencieux d'aspiration sur le carburateur, il est permis d'utiliser un anneau de matériau non magnétique. Cette fixation ne doit pas affecter le carburateur agréé.

* Echappement monotype spécifique devant correspondre au dessin n° 28.

* Jante en une pièce, fabriquée en aluminium ou magnésium seulement.

* Pneus : 5'' homologués pour Mini (à compter de 2020)

* Masse totale minimum : 110 kg (Pilote compris).

* Masse minimum du kart (sans carburant) : 55 kg.

must be mounted on the clutch side. Exotic and noble materials are prohibited.

The motor must be equipped with an effective and safe stop switch. The battery must be solidly attached (containment solidly fixed to the frame with screws). In no way should the battery interfere with the ignition.

* Approved ignition system with a specific limiter at maximum 14,000 rpm.

* Approved floating chamber carburettor with a venturi type diffuser and a maximum bore of 18 mm.

It must remain strictly original. For the avoidance of doubt, this means that the carburettor must be identical in every aspect, within the reasonable manufacturing tolerances, to the Approval Form. Each type of processing, crimping, polishing, addition or removal of material is prohibited.

The carburettor must be verifiable using a gauge "GO / NO GO" provided by the carburettor Manufacturer.

* Approved inlet silencer with 1 duct of 22 mm. To fasten the inlet silencer to the carburettor, a ring of non-magnetic material can be used. This fastening must not affect the approved carburettor.

* Specific monotype exhaust which must correspond to technical drawing no. 28.

* Rim in one piece only, made of aluminium or magnesium only.

* Tyres: 5'' homologated for Mini (as from 2020).

* Total minimum mass: 110 kg (Driver included).

* Minimum mass of kart (without fuel): 55 kg.

Annexe N°1

- a) En KZ1 et KZ2, le volume alors mesuré moins le volume du «plug insert» (2 cm³) ne doit pas être inférieur à 11 cm³.
- b) En OK-Junior, le volume alors mesuré moins le volume du «plug insert» (2 cm³) ne doit pas être inférieur à 12 cm³.
- c) En OK, le volume alors mesuré moins le volume du «plug insert» (2 cm³) ne doit pas être inférieur à 9 cm³.
- d) En Mini, le volume alors mesuré moins le volume du «plug insert» (2 cm³) ne doit pas être inférieur à 4.8 cm³.

Méthode générale pour la mesure du volume de la chambre de combustion

- * Démonter le moteur du châssis.
- * Attendre que le moteur soit à la température ambiante.
- * Faire démonter la culasse pour contrôler le dépassement de la bougie.
- * Faire démonter la bougie (contrôler la cote de 18,5 mm).
- * Visser le «plug insert» à la place de la bougie (le «plug insert» serré sur la culasse, ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion. Il doit être fixé dans la culasse de façon identique à la bougie de 18,5mm de long).
- * Rendre étanche à l'aide de graisse la partie supérieure du piston et la périphérie du cylindre.
- * Mettre le piston au point mort haut et bloquer le vilebrequin.
- * Essuyer soigneusement l'excédent de graisse.
- * Faire reposer la culasse et la serrer au couple préconisé par le Constructeur.
- * À l'aide de la burette de laboratoire graduée (mécanique ou électronique), remplir la chambre de combustion (avec de l'huile de type DEXTRON ATF D de couleur «ROUGE») jusqu'au ras du bord supérieur du «plug insert» (mouillage du plan de joint).

Méthode alternative pour la mesure du volume de la chambre de combustion

- * Démonter le moteur du châssis.
- * Attendre que le moteur soit à la température ambiante.
- * Faire démonter la bougie (contrôler la cote de 18,5 mm).
- * Visser le «plug insert» à la place de la bougie (le «plug insert» serré sur la culasse, ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion. Il doit être fixé dans la culasse de façon identique à la bougie de 18,5mm de long).
- * Mettre le piston au point mort haut et bloquer le vilebrequin.
- * À l'aide de la burette de laboratoire graduée (mécanique ou électronique), remplir la chambre de combustion (avec de l'huile de type DEXTRON ATF D de couleur «ROUGE») jusqu'au ras du bord supérieur du «plug insert» (mouillage du plan de joint).
- * En cas de divergence de la valeur mesurée, la procédure doit être effectuée dans son intégralité conformément à la «Méthode générale» de l'Annexe N°1.

Appendix No. 1

- a) In KZ1 and KZ2, the volume then measured minus the plug insert (2 cc) must not be less than 11 cc.
- b) In OK-Junior, the volume then measured minus the plug insert (2 cc) must not be less than 12 cc.
- c) In OK, the volume then measured minus the plug insert (2 cc) must not be less than 9 cc.
- d) In Mini, the volume then measured minus the plug insert (2 cc) must not be less than 4.8 cc.

General method for measuring the volume of the combustion chamber

- * Remove the engine from the chassis.
- * Wait until the engine is at ambient temperature.
- * Have the cylinder head removed to check the protrusion of the spark plug.
- * Have the spark plug removed (check the 18.5 mm dimension).
- * Screw the plug insert in place of the spark plug (the plug insert, tightened on the cylinder head, must not extend beyond the upper part of the dome of the combustion chamber. It must be fixed to the cylinder in exactly the same way as the spark plug measuring 18.5mm long).
- * Make the top part of the piston and the periphery of the cylinder waterproof using grease.
- * Place the piston at top dead centre and block the crankshaft.
- * Carefully remove the excess grease.
- * Place the cylinder head back and screw it in at the torque recommended by the Manufacturer.
- * With a laboratory graduated burette (mechanical or electronic), fill combustion chamber (with "RED" DEXTRON ATF D type oil) to the uppermost part of the top edge of the plug insert (wetting the plane of the head gasket).

Alternative method for measuring the volume of the combustion chamber

- * Remove the engine from the chassis.
- * Wait until the engine is at ambient temperature.
- * Have the spark plug removed (check the 18.5 mm dimension).
- * Screw in the plug insert in place of the spark plug (the plug insert, tightened on the cylinder head, must not extend beyond the upper part of the dome of the combustion chamber. It must be fixed to the cylinder in exactly the same way as the spark plug measuring 18.5mm long).
- * Place the piston at top dead centre and block the crankshaft.
- * With a laboratory graduated burette (mechanical or electronic), fill combustion chamber (with "RED" DEXTRON ATF D type oil) to the uppermost part of the top edge of the plug insert (wetting the plane of the head gasket).
- * In case of discrepancy of the measured value, the complete procedure must be carried out according to the "General Method" of Appendix No. 1.

Annexe N°4

Appendix No. 4

Spécifications du carburant

Specifications of the fuel

Propriétés Property	Unités Units	Minimum Minimum	Maximum Maximum	Méthodes Test Methods
RON		95.0	102.0	ASTM D 2699-86
MON		85.0	90.0	ASTM D 2700-86
Oxygène/Oxygen	%m/m		2.7	ASTM D4815
Analyse Élémentaire Elemental Analysis				
Azote/Nitrogen	%m/m		0.2	ASTM D 3228
Benzène/Benzene	%v/v		1.0	EN 238
TVR/RVP	Kpa		90	ASTM D 323
Plomb/Lead	g/l		0.005	ASTM D 3237
Densité/Density (15°C)	kg/m ³	720	780.0	ASTM D 4052
Stabilité à l'Oxydation Oxidation stability	minutes	360		ASTM D 525
Gommes actuelles Existent gum	mg/100ml		5	EN 26246
Soufre/Sulphur	mg/Kg		150	EN-ISO/DIS 14596
<u>Distillation</u>				
A/at 70°C %v/v		10.0	50.0	ISO 3405
A/at 100°C	%v/v	30.0	71.0	ISO 3405
A/at 150°C	%v/v	75.0		ISO 3405
Point Final °C Final Boiling Point			215.0	ISO 3405
Résidu/Residue	%v/v		2.0	ISO 3405
<u>Composition</u>				
Aromatiques Aromatics	%v/v		35.0*	Chromat. gazeuse Gas Chromat.
Oléfines Olefins	%v/v		18.0*	Chromat. gazeuse Gas Chromat.
Total de di-oléfines Total di-olefins	%m/m		1.0*	GCMS
* Valeurs corrigées en fonction de la teneur en composés oxygénés du carburant				
* Values corrected according to the fuel oxygenate compounds contained				

Annexe N°7

Bougies conformes et non-conformes

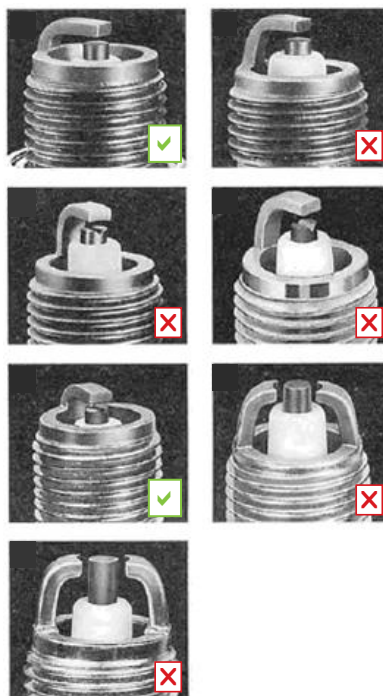
Liste d'exemples non exhaustive



Appendix No. 7

Spark plugs complying and non-complying

Non-exhaustive list of examples



 Conforme / complying

 Non-conforme / non-complying

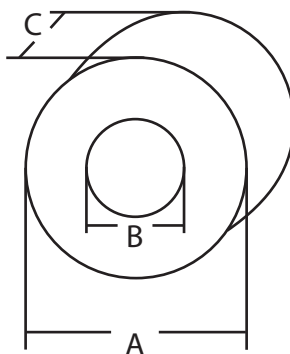
Annexe N°8

Appendix No. 8

Aimant de contrôle des aciers

Control magnet for steel

Dénomination <i>Denomination</i>	Abréviation <i>Abbreviation</i>	Unités <i>Units</i>	Valeurs <i>Values</i>	Tolérances <i>Tolerances</i>
Type			Wet SXP anisotrope	
Gradation			Ferrite Y30BH	
Dimension A		mm	72	+/- 1.44
Dimension B		mm	32	+/- 0.64
Dimension C		mm	10	+/- 0.1
Induction résiduelle <i>Residual induction</i>	Br	G (Gauss)	3900	+/- 100
Champ coercitif <i>Coercivity</i>	H _c	Oe (Oersted)	2900	+/- 100
Produit énergétique <i>Energetic product</i>	Bhmax	MGOe (méga Gauss Oersted)	3.6	+/- 0.2
Masse volumique <i>Density</i>	ρ	g/cm ³	4.9	
Masse <i>Mass</i>		g	149.1 min 171.4 max	



Annexe N°9

Contrôles du Carburant - Championnats, Coupes & Trophées CIK-FIA

A. Contrôles sur circuit:

Des contrôles de conformité sont effectués sur circuit. Ils concernent les caractéristiques suivantes:

- Densité (Méthodes ASTM D4052 ou ASTM D1298)
- Constante diélectrique (appareil DT15 Ray Godman).

Des courbes d'étalonnage devront être établies donnant les valeurs de densité et de constante diélectrique DT15 pour différents pourcentages de lubrifiant (de 0 à 10%, par pour cent d'huile ajoutée) pour chaque lubrifiant agréé par la CIK-FIA, en dilution dans le carburant agréé par la CIK-FIA. Ces courbes d'étalonnage seront utilisées pour servir de référence dans les contrôles sur circuit.

Les appareils nécessaires pour effectuer ces deux contrôles seront fournis par le Fournisseur de carburant, de même que leur mode d'emploi. En cas d'anomalie constatée ou supposée sur l'un des deux contrôles ci-dessus (mesure de la constante diélectrique ou densité), le Pilote concerné ne sera pas exclu immédiatement mais il sera informé par les Commissaires Sportifs qu'un échantillon du carburant concerné va être prélevé en vue d'un contrôle complémentaire en laboratoire.

B. Contrôles en laboratoire

1. Analyses réalisées

Des contrôles complémentaires seront effectués en laboratoire sur des échantillons prélevés pendant l'épreuve. Les analyses réalisées sur les échantillons prélevés seront:

- Densité (Méthodes ASTM D4052 ou ASTM D1298)
- Constante diélectrique (appareil DT 15 Ray Godman)
- Teneur en Plomb (ASTM D3237)
- Empreinte Chromatographique (GC).

Une comparaison des résultats obtenus avec les valeurs de référence du carburant permet d'apprécier la conformité de l'échantillon prélevé.

2. Procédure d'échantillonnage

À tout moment et sans qu'il soit nécessaire d'évoquer un motif quelconque, la CIK-FIA peut faire procéder à un prélèvement (trois échantillons de 0,5 litre scellés) pour complément d'analyses dans un laboratoire de son choix. En règle générale, le prélèvement est effectué dans le réservoir du Concurrent. La CIK-FIA peut toutefois demander qu'un prélèvement soit également réalisé dans le tonnelet servant au stockage du carburant.

Tout refus de se soumettre à l'échantillonnage entraîne l'exclusion du Pilote.

Le carburant doit être prélevé en présence d'un Officiel désigné par la CIK-FIA, du Pilote ou d'un représentant de l'équipe ou du Concurrent. À tout moment le volume de carburant dans le réservoir doit être supérieur ou égal à 1,5 litre.

Les flacons de prélèvement doivent:

- être propres et construits dans un matériau robuste, non

Appendix No. 9

Fuel Tests - CIK-FIA Championships, Cups & Trophies

A. Tests on circuits:

Fuel conformity tests are conducted on circuits in order to check the following properties:

- Density (ASTM D 4052 or ASTM D 1298 method)
- Dielectric Constant (DT 15 Ray Godman instrument).

Standardisation curves shall be drawn up giving density and DT15 dielectric constant values for various mixtures (from 0 to 10% per percent of oil added) of each lubricant approved by the CIK-FIA, diluted in the fuel approved by the CIK-FIA.

These standardisation curves will be used as references on circuits.

The instruments necessary to carry out these two tests as well as the operation mode shall be supplied by the fuel Supplier. In the case of an ascertained or supposed anomaly concerning one of the two tests above (measure of the dielectric constant or density), the Driver concerned will not be excluded immediately but he will be informed by the Stewards that a sample of the concerned fuel will be collected with a view to carrying out a further test in a laboratory.

B. Tests in the laboratory

1. Analyses carried out

Additional tests on samples taken during the event will be conducted in a laboratory. Fuel samples will be submitted to the following analyses:

- Density (ASTM D 4052 or ASTM D 1298)
- Dielectric Constant (DT 15 Ray Godman instrument)
- Lead Content (ASTM D3237)
- Chromatographic print (GC).

The comparison of the recorded results with the original fuel characteristics permits to assess the compliance of the fuel sample taken.

2. Sampling procedure

At any time and without having to give any explanation, the CIK-FIA can ask for fuel sampling (three sealed 0.5 litre samples) for additional analyses in a laboratory chosen by the CIK-FIA. Generally, the sample is taken from the fuel tank of the Entrant. However, the CIK-FIA can also request that a sample be taken from the drum used for fuel storage.

Any sampling operation refused will lead to exclusion of the Driver.

The fuel shall be sampled in the presence of an Official appointed by the CIK-FIA, of the Driver or of a representative of the team or of the Entrant concerned. At all times, the volume of fuel in the tank must be at least 1.5 litre.

Sampling containers must:

- be clean and built from a robust, fuel non-reactive,

réactif au carburant et imperméable,
- être d'un volume supérieur ou égal à 0,56 litre pour répondre à la législation en matière d'emballage de liquides tels que l'essence (interdiction de remplir le flacon à plus de 90%),
- pouvoir être scellés.

L'étiquette sur le flacon doit préciser l'épreuve, la date, le nom du Concurrent, le numéro du kart et de préférence comporter un numéro d'échantillon. Elle doit être en outre revêtue de la signature du Pilote ou d'un représentant de l'équipe ou du Concurrent.

La signature de l'échantillon vaut reconnaissance de la conformité du prélèvement.

Le refus non motivé de signer un échantillon entraîne l'exclusion du Pilote.

Les échantillons, après avoir été scellés, sont répartis de la façon suivante:

- un échantillon pour l'Organisateur,
- un échantillon pour le Concurrent,
- un échantillon pour le contrôle en laboratoire.

En outre, sur simple demande de la CIK-FIA, tout Concurrent devra:

- donner les références et le pourcentage du lubrifiant utilisé pendant l'épreuve,
- fournir un échantillon de 0,5 litre de ce lubrifiant en vue d'essais complémentaires.

Les prélèvements seront effectués par la CIK-FIA mais le Fournisseur d'essence devra acheminer les flacons à sa charge.

Le Fournisseur d'essence doit apporter sur les circuits et remettre au Délégué Technique de la CIK-FIA ou au Commissaire Technique en chef une fiche détaillée des caractéristiques de l'essence apportée et vendue aux Concurrents. Pour les lubrifiants agréés par la CIK-FIA, la valeur de la constante diélectrique figurera sur une fiche qui sera disponible au Secrétariat de la CIK-FIA.

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

*impermeable material,
- have a total capacity of at least 0.56 litre in order to comply with the legislation for storage of liquids such as gasoline (filling-up of more than 90% of the total capacity is forbidden),
- be sealable.*

Identification of the event, date, name of the Entrant, kart number, and preferably sample number shall be reported on the fuel containers by means of a label. The Driver or a representative of the team or of the Entrant concerned must also sign the label.

The signature on the fuel sample acknowledges the compliance of the sampling procedure.

Refusing to sign the label without motivation will lead to exclusion of the Driver.

After having been sealed, the samples are distributed as follows:

- 1 sample for the Organiser,*
- 1 sample for the Entrant,*
- 1 sample for laboratory testing.*

Additionally, on request of the CIK-FIA, Entrants shall:

- give the references and the percentage of the lubricant used during the event,*
- provide a 0.5 litre sample of this lubricant in view of additional tests.*

Samples will be taken by the CIK-FIA but the fuel Supplier shall bring the containers at his own expenses.

The fuel Supplier must bring to the circuits and give to the CIK-FIA Technical Delegate or to the Chief Scrutineer a detailed form with the characteristics of the fuel brought and sold to the Entrants. For the CIK-FIA approved lubricants, the value of the dielectric constant shall appear on a form which will be available at the Secretariat of the CIK-FIA.

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

Annexe N°10

Description de l'autocollant d'identification des axes arrière

L'Autocollant porte les informations suivantes :

Numéro de série à 3 chiffres précédés d'une lettre, propre à chaque constructeur

Les dimensions sont 20 x 20 mm.



Positionnement de l'autocollant

L'autocollant devra être collé sur la partie interne de l'Axe sur le côté RH à 5 mm de l'extrémité.

Le Demandeur doit s'assurer que la méthode qu'il utilise pour appliquer l'Autocollant est assez sûre pour que celui-ci ne puisse être ôté sans être détruit.

Procédure d'approvisionnement des autocollants par les constructeurs

Tout constructeur devra envoyer un courriel à la CIK-FIA (cik@fia.com) pour commander des Autocollants d'Axes AR selon la procédure suivante :

1. Type de produit (Axe AR)
2. Nombre d'Autocollants (rouleau de 250 unités)
3. Nom et adresse du destinataire
4. L'envoi des Autocollants sera aux frais du Demandeur.
5. Une preuve de paiement pour le nombre d'Autocollants commandés plus les frais d'expédition.

Prix de l'Autocollant : Chaque Autocollant d'Axe AR coûte 3 €.

Délai de livraison : 4 semaines après commande et paiement.

Appendix No. 10

Description of the identification sticker for the rear axles

The Sticker bears the following information:

Serial number of 3 figures preceded by a letter, specific to each manufacturer.

The dimensions are 20 x 20 mm.



Positioning of the sticker

The sticker must be affixed to the inner part of the axle on the RH side, 5 mm from the end.

The requester must make sure that the method used for affixing the sticker is secure enough that the sticker cannot be removed without being destroyed.

Procedure for manufacturers to obtain stickers

A manufacturer must send an e-mail to the CIK-FIA (cik@fia.com) to order Rear Axle Stickers according to the following procedure:

1. Type of product (Rear Axle)
2. Number of Stickers (rolls of 250)
3. Delivery name and address
4. Stickers will be dispatched at the Requester's expense.
5. Proof of payment for the number of Stickers ordered plus shipping costs.

Price of the Sticker: each Rear Axle Sticker costs €3.

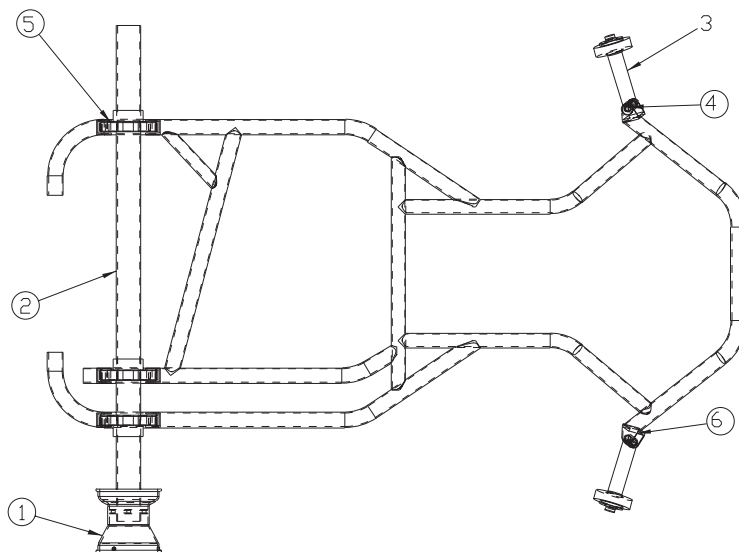
Delivery time: 4 weeks after order and payment.

DESSIN TECHNIQUE N°1

Châssis cadre et pièces principales du châssis

TECHNICAL DRAWING No. 1

Chassis frame and chassis main parts



Légende

1	Jante
2	Arbre arrière
3	Fusée d'essieu
4	Axes-pivots
5	Supports de l'arbre arrière
6	Pièces de connexion avant

Caption

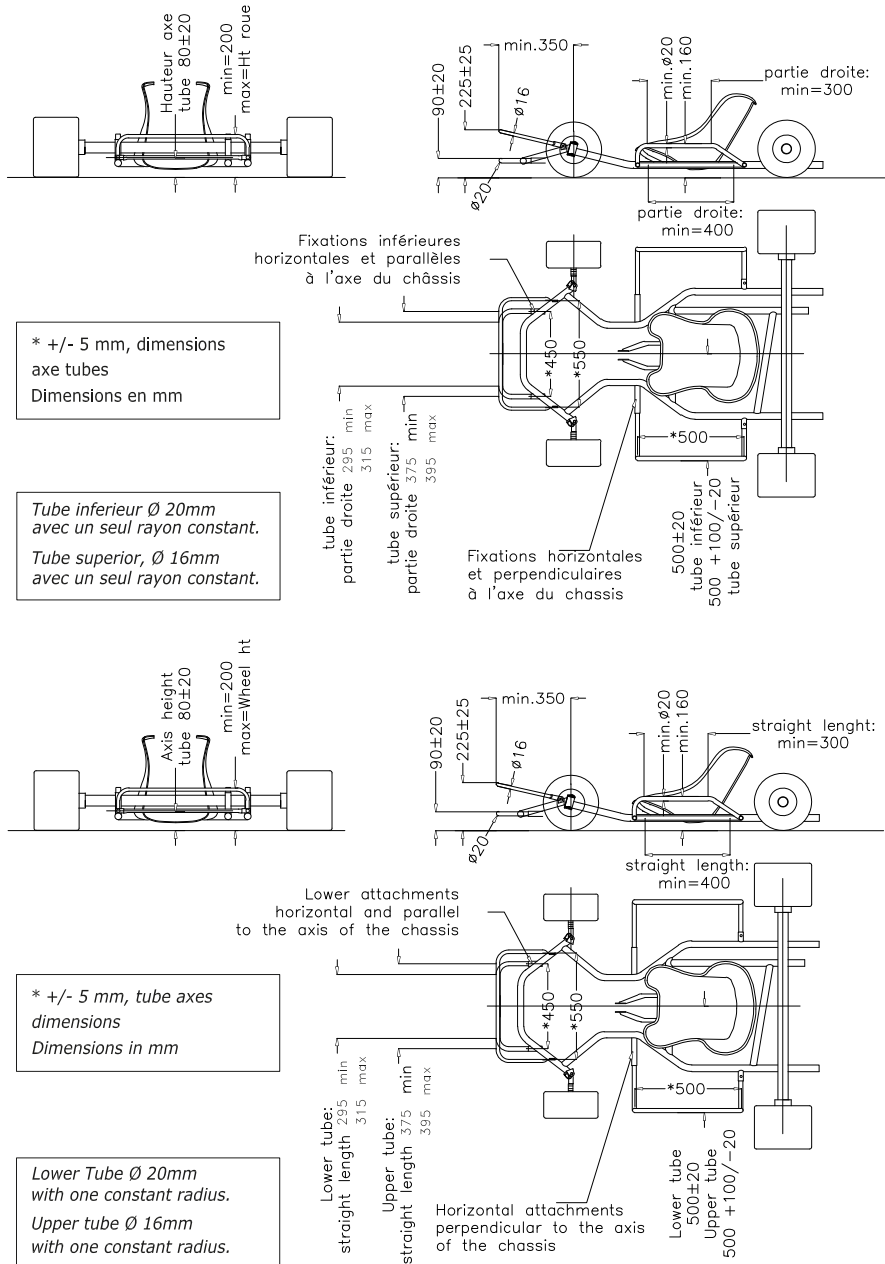
1	Rim
2	Rear axle
3	Steering knuckle
4	King pins
5	Rear axle supports
6	Front connecting ports

DESSIN TECHNIQUE N°2a

Pare-chocs pour circuits courts

TECHNICAL DRAWING No. 2a

Bumpers for short circuits

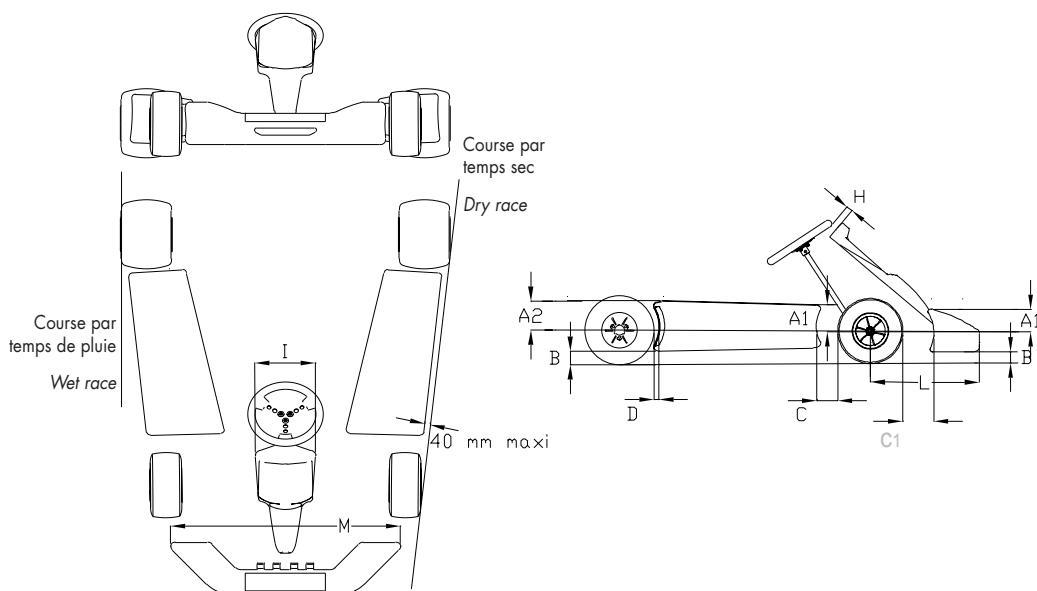


DESSIN TECHNIQUE N°2b

TECHNICAL DRAWING No. 2b

Carrosserie pour circuits courts

Bodywork for short circuits



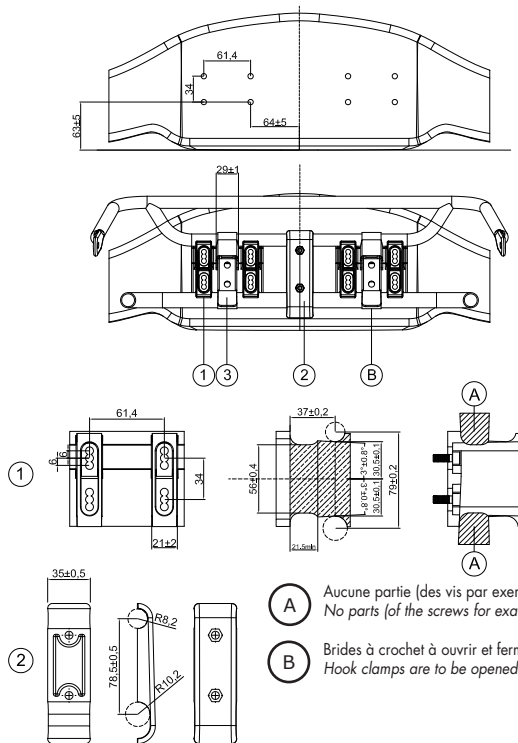
CODE	Cotes en mm / Dimensions in mm	Limite/Limit	Commentaires/Comments
A1	Inférieur au rayon de la roue avant Less than the front wheel radius		Avant / Front
A2	Inférieur au rayon de la roue arrière Less than the front wheel radius		Arrière / Rear
B	25 60	Minimum Maximum	Pilote à bord / Driver on board Pilote à bord / Driver on board
C	150	Maximum	
C1	180	Maximum	
D	60	Maximum	
H	50	Minimum	
I	250 300	Minimum Maximum	
L	680	Maximum	
M	1000 Largeur extérieure du train avant External width of the front track	Minimum Maximum	

DESSIN TECHNIQUE N°2c

Kit de montage de carénage avant

TECHNICAL DRAWING No. 2c

Front fairing mounting kit



- A** Aucune partie (des vis par exemple) n'est admise dans cette zone.
No parts (of the screws for example) are admitted in this area.
- B** Brides à crochet à ouvrir et fermer à la main uniquement sans aucun outil.
Hook clamps are to be opened and closed by hand only without any tools.

Il n'est permis de fixer le carénage avant sur le kart qu'au moyen du kit de montage de carénage avant. Aucun autre dispositif n'est autorisé. Le carénage avant doit pouvoir reculer librement en direction du châssis sans aucune obstruction d'une partie quelconque pouvant limiter le mouvement.

Les pare-chocs avant (tubes inférieur et supérieur) doivent être rigidement fixés au châssis et présenter une surface lisse. Toute intervention mécanique ou autre destinée à augmenter la friction des pare-chocs avant est strictement interdite.

Dans tous les cas, un espace de 27 mm minimum doit être prévu en tous points entre les pare-chocs avant (tubes inférieur et supérieur) et le carénage avant.

Définition «Kit de montage de carénage avant»

1. Kit de support de montage pour carénage avant (2 pièces + 8 vis au total).
2. Support de pare-chocs avant (2 demi-coques + 2 vis au total).
3. Brides à crochet réglables (les 2 pièces doivent être fabriquées en métal).

Le logo de la CIK et le numéro d'homologation doivent être estampillés sur chaque pièce.

1. Kit de support de montage pour carénage avant (les 2 pièces doivent être fabriquées en plastique).
2. Support de pare-chocs avant (les 2 demi-coques doivent être fabriquées en plastique).

It is only permitted to fix the front fairing onto the kart using the front fairing mounting kit. No other device is authorised. It must be possible for the front fairing to move freely back in the direction of the chassis without any obstruction from any part that may restrict movement.

The front bumpers (lower and upper tube) must be rigidly connected with the chassis and must have a smooth surface. Any mechanical work or other intervention to maximize the friction of the front bumpers is strictly forbidden.

There must be a clearance at all points between the front bumpers (lower and upper tube) and the front fairing of a minimum of 27 mm at all times.

Definition «Front fairing mounting kit»

1. Mounting bracket kit for front fairing (2 pieces + 8 screws in total).
2. Front bumper support (2 half shells + 2 screws in total).
3. Adjustable hook clamps (the 2 pieces, shall be made of metal).

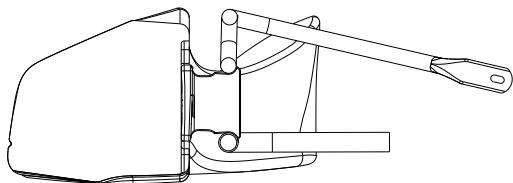
CIK Logo & Homologation number shall be embossed on each piece

1. Mounting bracket kit for front fairing (the 2 pieces shall be made of plastic).
2. Front bumper support (the 2 half shells shall be made of plastic).

DESSIN TECHNIQUE N° 2d

Installation correcte du «Carénage Avant»

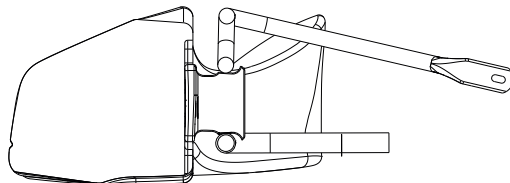
Position correcte / Correct position



TECHNICAL DRAWING No. 2d

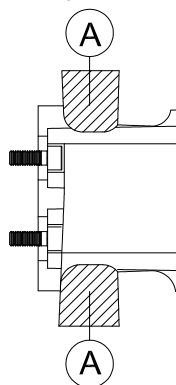
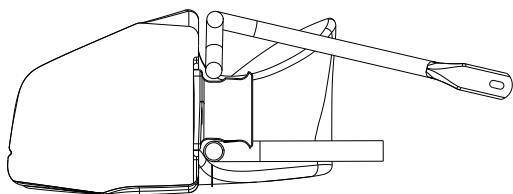
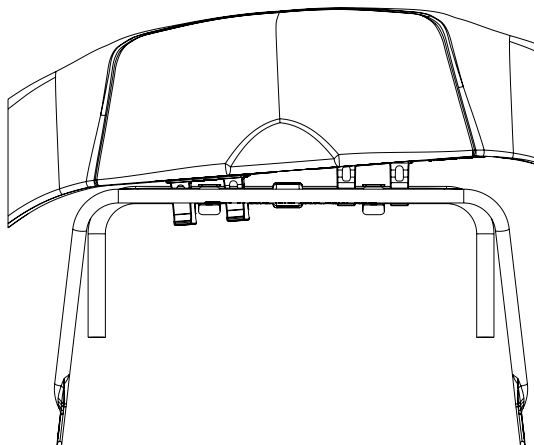
Correct installation of the "Front Fairing"

Position acceptable / Acceptable position



Position non acceptable si une quelconque partie des tubes du pare-chocs avant se trouve dans les zones marquées (A).

Not acceptable position if any part of the tubes of the front bumper are in the marked areas (A).

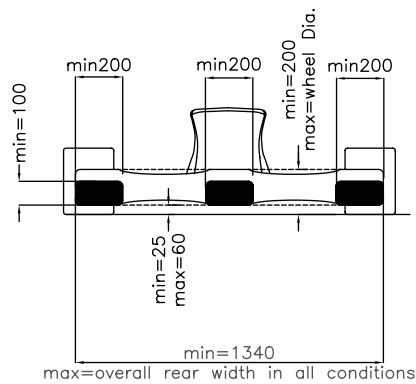


DESSIN TECHNIQUE N°2e

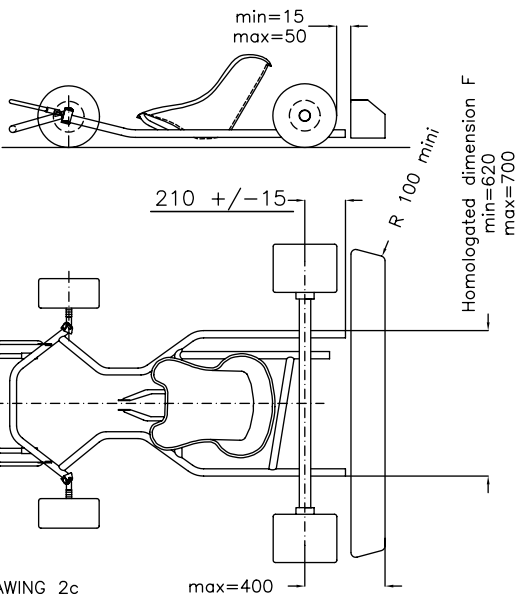
Protection des roues arrière pour circuits courts

TECHNICAL DRAWING No. 2e

Rear wheel protection for short circuits



Vertical surface 0°/-5°



20.10.2006

DRAWING 2c
REAR PROTECTION 2006

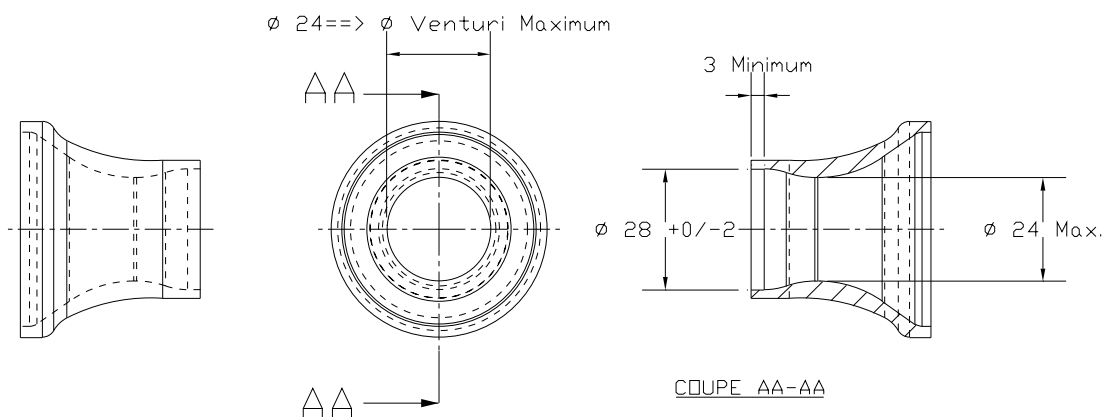
* Dimensions in mm

DESSIN TECHNIQUE N°3

Carburateur

TECHNICAL DRAWING No. 3

Carburettor



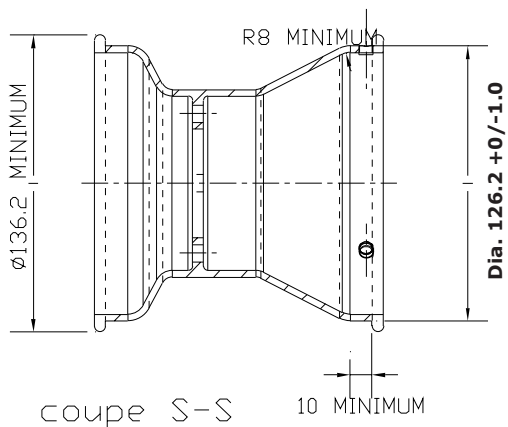
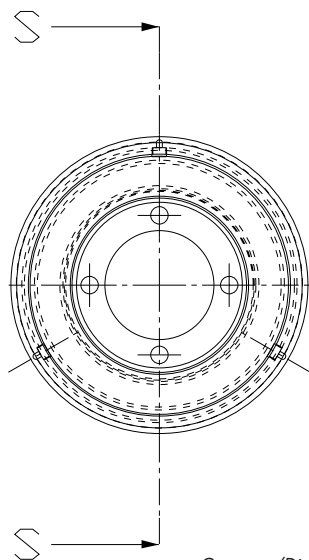
Cotes en/Dimensions in **mm**

DESSIN TECHNIQUE N°4

TECHNICAL DRAWING No. 4

Jante 5"

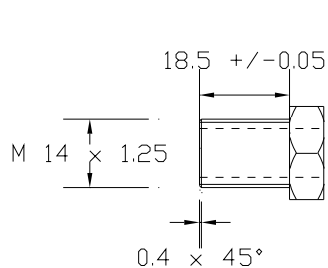
5" Rim



Cotes en/Dimensions in mm

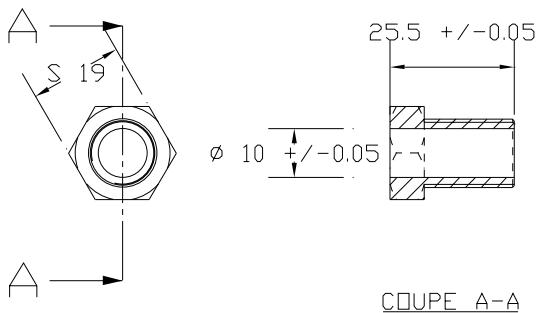
DESSIN TECHNIQUE N°6

«Plug insert» pour mesure du volume de chambre de combustion



TECHNICAL DRAWING No. 6

Plug insert for the combustion chamber volume measurement



$$\text{Volume Insert} = \pi \times 1 \times 2.55 / 4 = 2 \text{ cm}^3/\text{cc}$$

Cotes en/Dimensions in **mm**

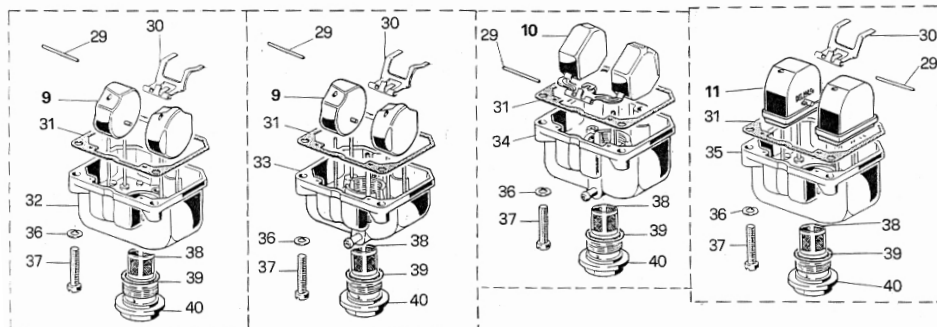
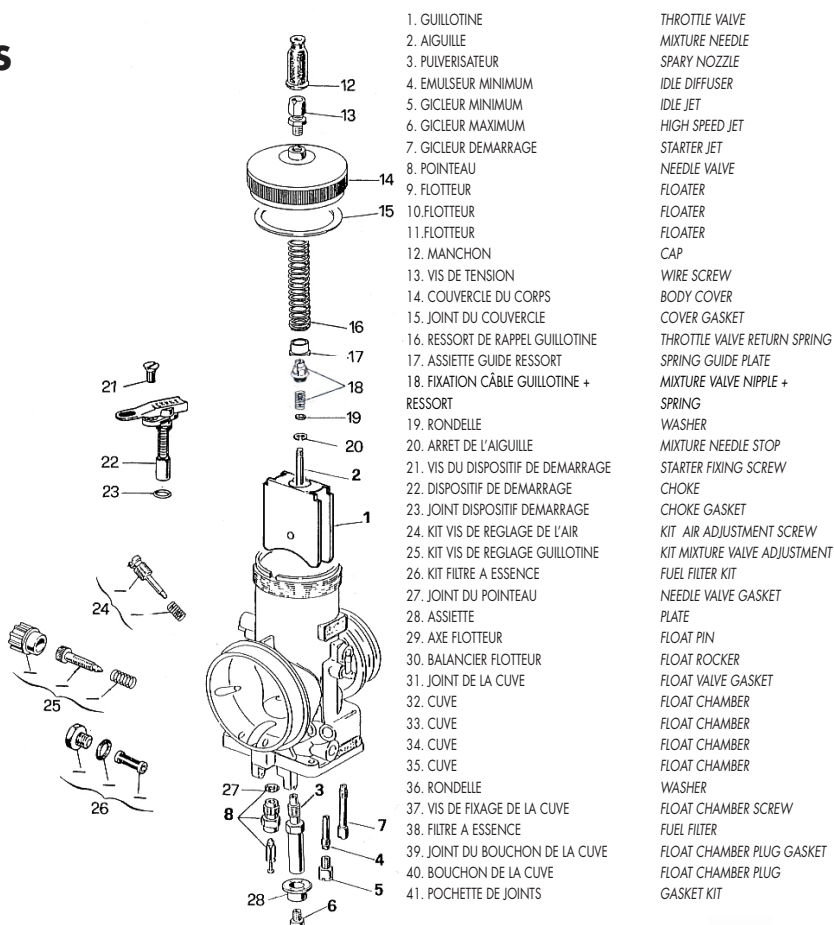
DESSIN TECHNIQUE N°7

Carburateur KZ1 et KZ2 pour les Championnats, Coupes
et Trophées de la CIK-FIA de 2016 à 2018

DELL'ORTO VHSH 30 CS

TECHNICAL DRAWING No. 7

KZ1 and KZ2 Carburettor for the CIK-FIA Champion-
ships, Cups and Trophies from 2016 to 2018

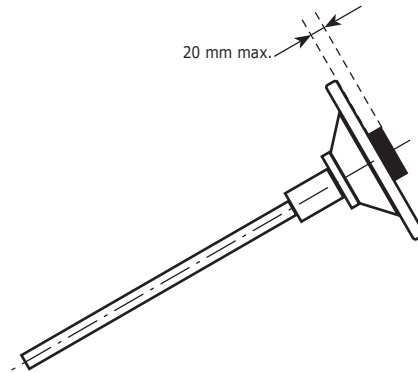


DESSIN TECHNIQUE N°8

Volant

TECHNICAL DRAWING No. 8

Steering wheel

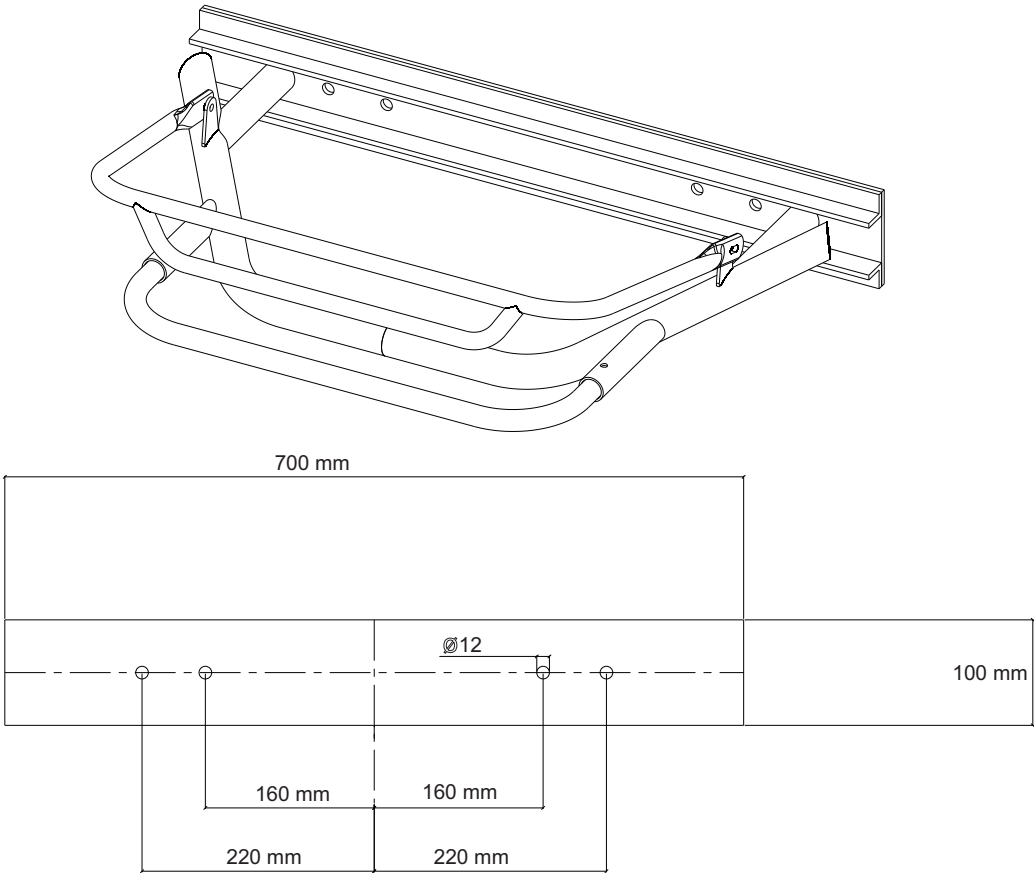


DESSIN TECHNIQUE N° 8.2.0

Plaque de support pare-chocs avant pour essais d'impacts

TECHNICAL DRAWING No. 8.2.0

Front bumper support plate for crash test

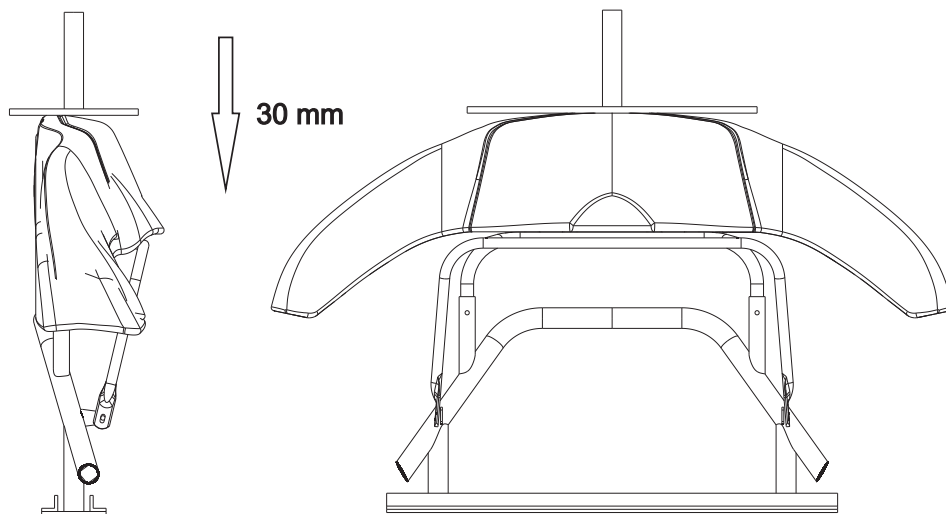


DESSIN TECHNIQUE N° 8.2.0.a

TECHNICAL DRAWING No. 8.2.0.a

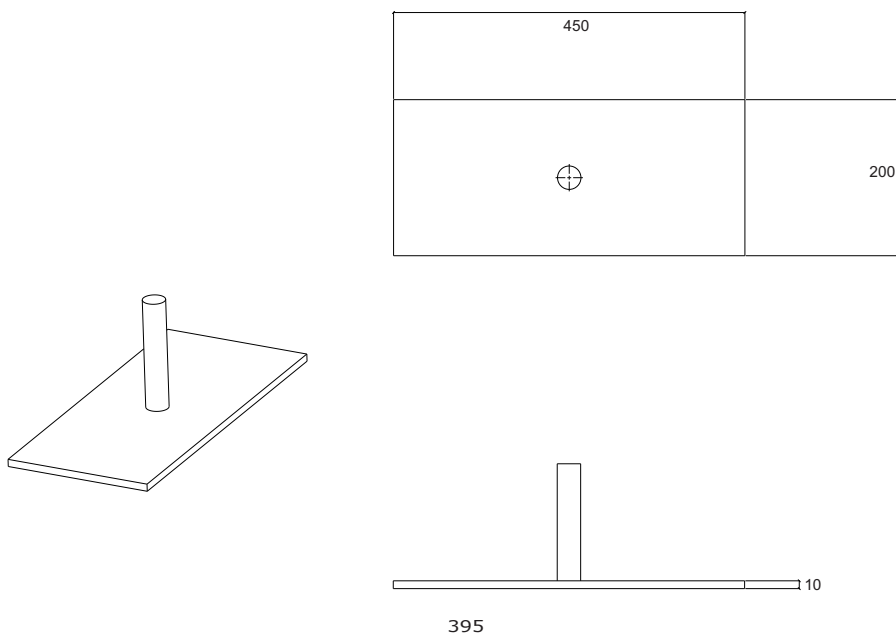
Essais de poussée verticale - carénage avant

Vertical push-tests - front fairing



Plaque pour essais de poussée verticale - carénage avant

Plate for vertical push-tests - front fairing

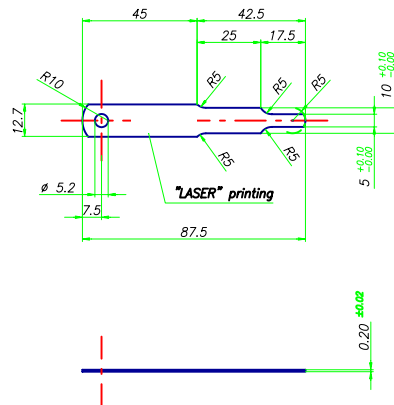


DESSIN TECHNIQUE N° 18

TECHNICAL DRAWING No. 18

Cale de mesure des angles d'ouverture

Opening angles wedge



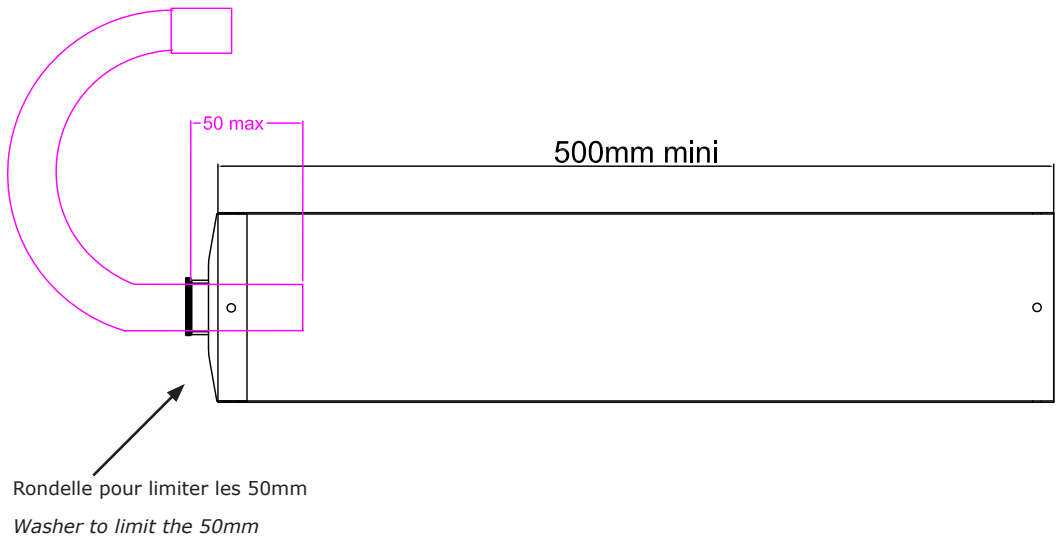
Steel SANDVIK 7C27Mo2

DESSIN TECHNIQUE N° 20

Emmencement échappement et silencieux

TECHNICAL DRAWING No. 20

Fitting of the exhaust and silencer

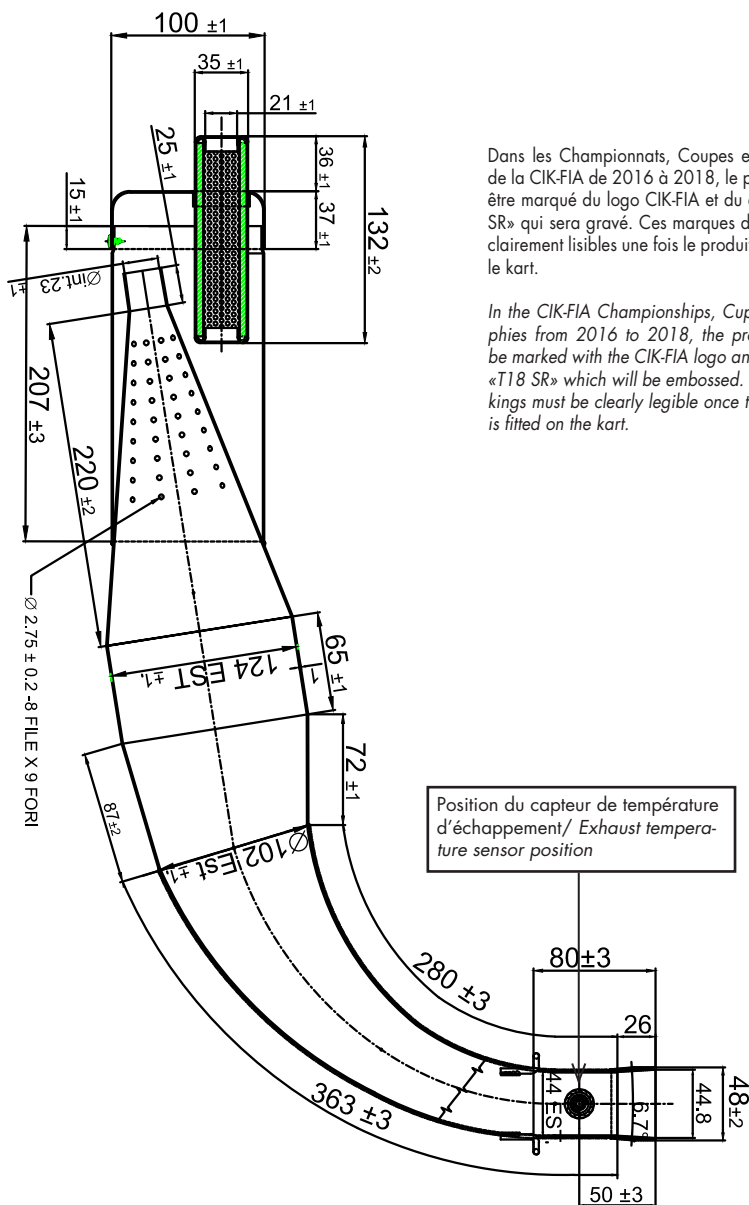


DESSIN TECHNIQUE N°21

Echappement monotype spécifique OK

TECHNICAL DRAWING No. 21

Specific OK monotype exhaust



Dans les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA de 2016 à 2018, le produit doit être marqué du logo CIK-FIA et du code «T18 SR» qui sera gravé. Ces marques doivent être clairement lisibles une fois le produit monté sur le kart.

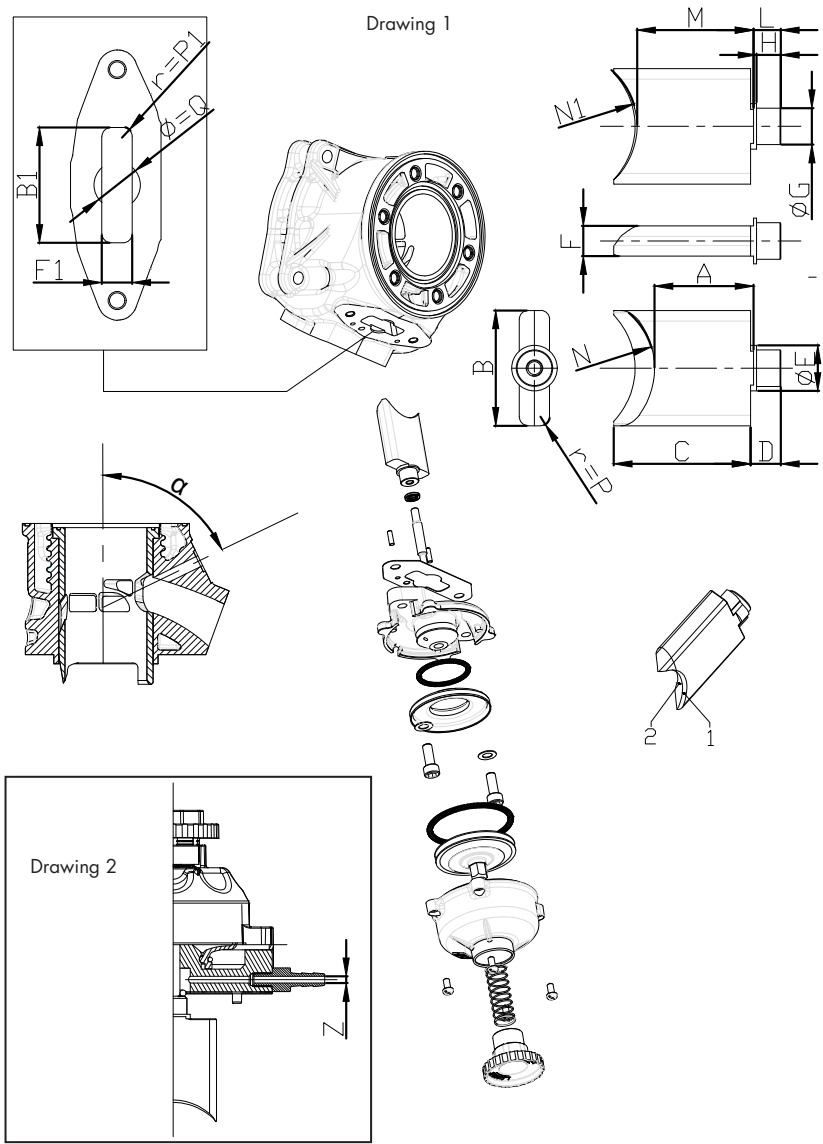
In the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies from 2016 to 2018, the product must be marked with the CIK-FIA logo and the code «T18 SR» which will be embossed. These markings must be clearly legible once the product is fitted on the kart.

DESSIN TECHNIQUE N° 22

Spécification de la Power-Valve (Partie 1)

TECHNICAL DRAWING No. 22

Specification of the Power-Valve (Part 1)



DESSIN TECHNIQUE N° 22

TECHNICAL DRAWING No. 22

Spécification de la Power-Valve (Partie 2)

Specification of the Power-Valve (Part 2)

Paramètre / Parameter	Dimensions	Tolérance / Tolerance
	in mm (or ° if angle)	in mm (or ° if angle)
A	free	+/-0.5
B	38	+/-0.1
C	45	+/-0.5
D	10	+/-0.1
E	15	+/-0.1
F	10	+/-0.1
G	12	+/-0.1
H	8	+/-0.1
L	9	+/-0.1
M	free	+/-0.5
N (3D surface n°2)	free	+/-0.5
N1 (3D Surface n°1)	free	+/-0.5
P	3	+/-0.1
Q	free	+/-0.1
a	62	+/- 2
B1	free	+/-0.2
F1	free	+/-0.2
P1	free	+/-0.2
Z	4	Maximum

Spécification de la valve

La valve doit agir uniquement sur la lumière d'échappement principale. Même référence et même type de pièce exactement que ceux indiqués dans le dessin 1 avec les exceptions ci-après : Les vis de fixation du couvercle peuvent être remplacées par un clip. Les goupilles de positionnement sont facultatives. Un trou de drainage d'huile peut être ajouté comme indiqué au dessin 2. Ce trou a pour unique finalité de drainer les éventuelles fuites d'huile du moteur. Il peut être relié à un réservoir de récupération dédié. L'activation de la valve doit se faire à l'aide d'un unique ressort situé au-dessus d'un piston unique et d'une membrane unique reliés à la guillotine par une tige cylindrique coulissante unique. Aucun système actif n'est autorisé. Les systèmes pneumatiques, hydrauliques ou électriques ne sont pas autorisés non plus. La membrane doit être attachée à une pièce fixe par rapport au cylindre. La pré-charge du ressort peut être réglée uniquement en agissant sur la hauteur de compression du ressort lorsque la valve est fermée. La pré-charge du ressort ne peut pas être modifiée en mouvement. Le ressort doit être composé d'un seul fil de fer d'une rigidité (k) constante. La guillotine doit être fabriquée à partir d'un alliage à base d'aluminium. La tige cylindrique doit être en alliages à base de fer. Le corps de la valve doit être en un alliage à base d'aluminium ou en plastique.

Specification of the Valve

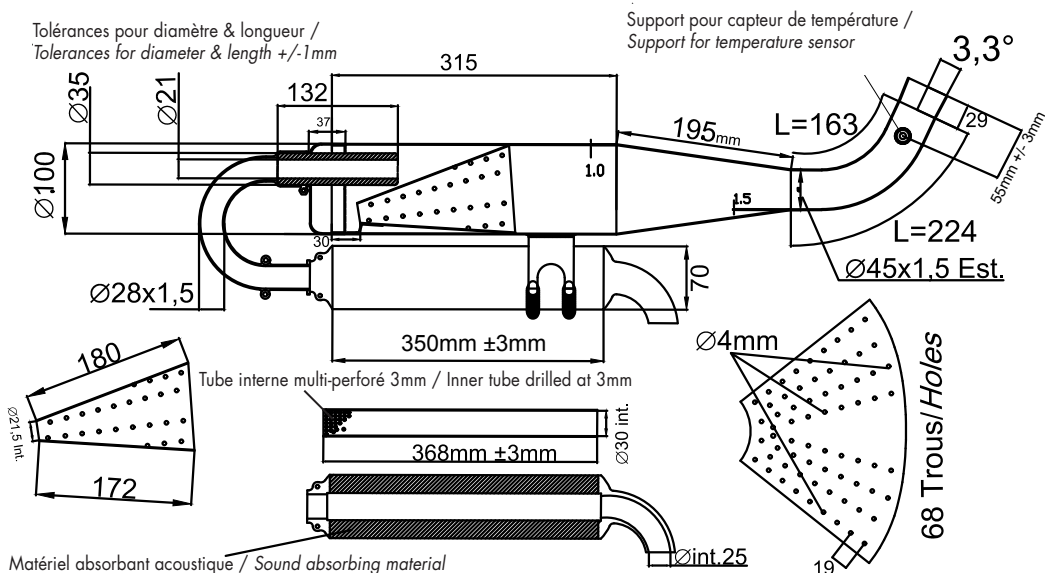
Valve must act only on the main exhaust port.
«Exact same number and type of parts as shown in drawing 1 with below exceptions:
Cover holding screws may be replaced by a clip. Location pins are optional.
An oil drain hole may be added as shown on drawing 2. The sole purpose of this hole is to drain oil that may have leaked from the engine. This hole can be linked to a dedicated recuperation tank. Actuation of the valve must be done using a single spring on top of a single piston and a single membrane linked to the sliders by a single cylindrical sliding rod. No active system is allowed. Pneumatic, hydraulic or electrical systems are not allowed. The membrane must be attached to a fixed part compare to the cylinder. Adjustment of the spring preload can be done solely acting on the spring compression height when valve is closed. The preload of the spring cannot be modified while running. Spring must be made of a single iron wire with constant stiffness (k). Slider must be made of an aluminium based alloy. Cylindrical rod must be made of iron based alloys. Valve body must be made of aluminium based alloy or plastic.

DESSIN TECHNIQUE N°23

Echappement monotype spécifique OK-Junior

TECHNICAL DRAWING No. 23

Specific OK-Junior monotype exhaust



Dans les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA de 2016 à 2018, le produit doit être marqué du logo CIK-FIA et du code «T18 JR» qui sera gravé. Ces marques doivent être clairement lisibles une fois le produit monté sur le kart.

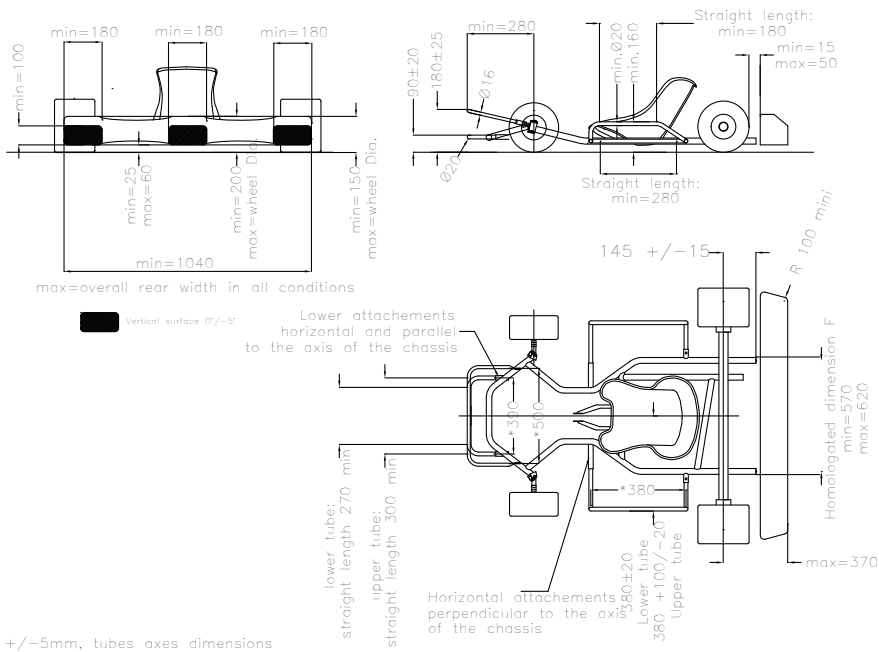
In the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies from 2016 to 2018, the product must be marked with the CIK-FIA logo and the code «T18 JR» which will be embossed. These markings must be clearly legible once the product is fitted on the kart.

DESSIN TECHNIQUE N°24a

Pare-chocs (Mini)

TECHNICAL DRAWING No. 24a

Bumpers (Mini)



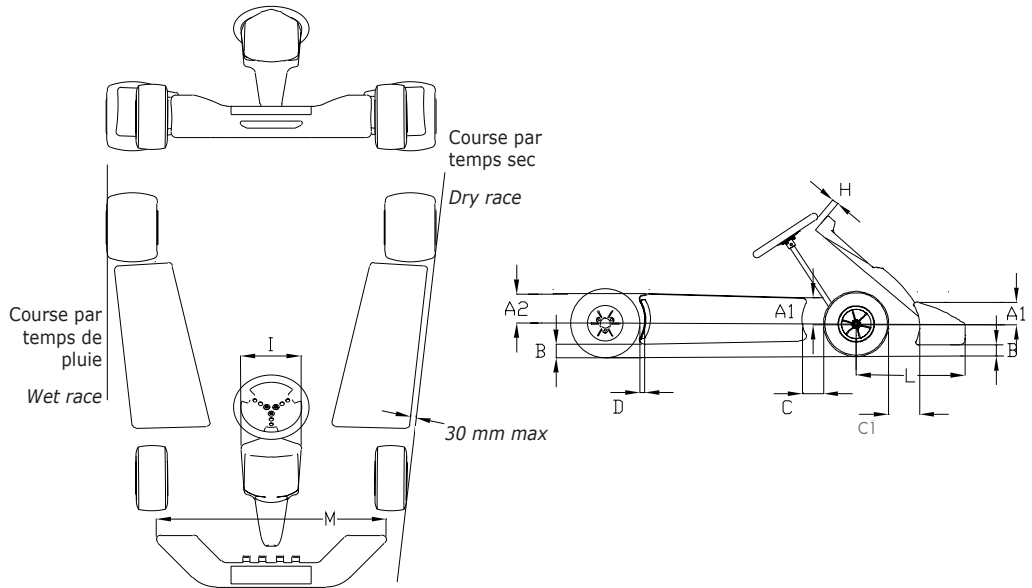
DRAWING 18a
MINIKART BUMPERS & REAR PROTECTION

DESSIN TECHNIQUE N°24b

Carrosserie (Mini)

TECHNICAL DRAWING No. 24b

Bodywork (Mini)



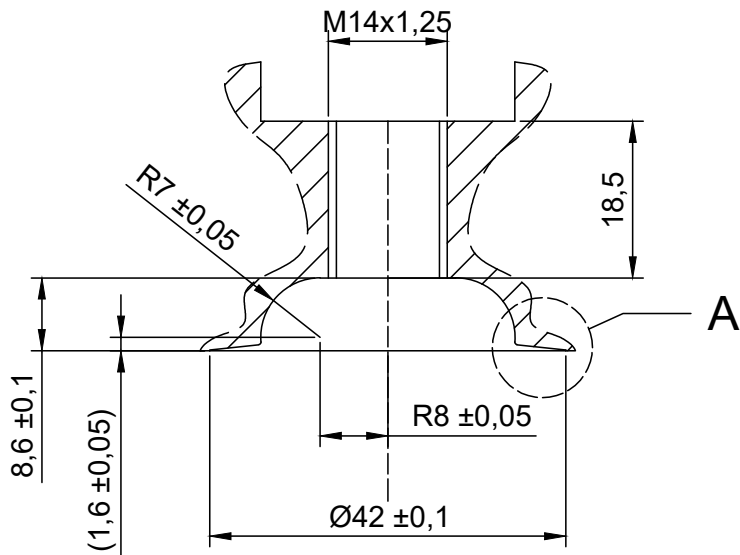
CODE	Cotes en mm / Dimensions in mm	Limite/Limit	Commentaires/Comments
A1	Inférieur au rayon de la roue avant Less than the front wheel radius		Avant / Front
A2	Inférieur au rayon de la roue arrière Less than the rear wheel radius		Arrière / Rear
B	25 60	Minimum Maximum	Pilote à bord / Driver on board Pilote à bord / Driver on board
C	130	Maximum	
C1	160	Maximum	
D	60	Maximum	
H	50	Minimum	
I	200 300	Minimum Maximum	
L	630	Maximum	
M	850 Largeur extérieure du train avant External width of the front track	Minimum Maximum	

DESSIN TECHNIQUE N°25

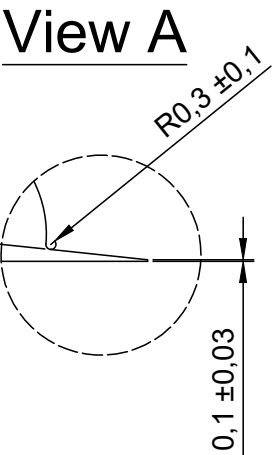
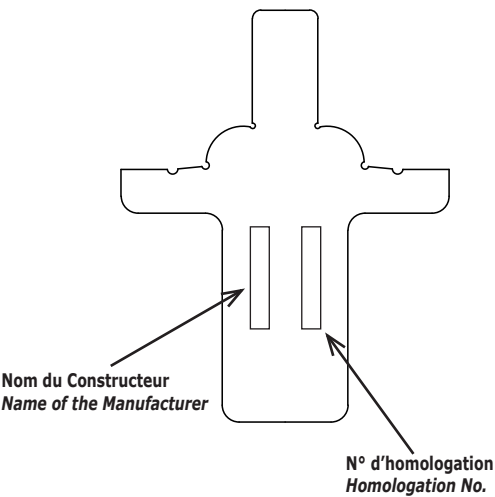
Chambre de combustion (Mini)

TECHNICAL DRAWING No. 25

Combustion chamber (Mini)

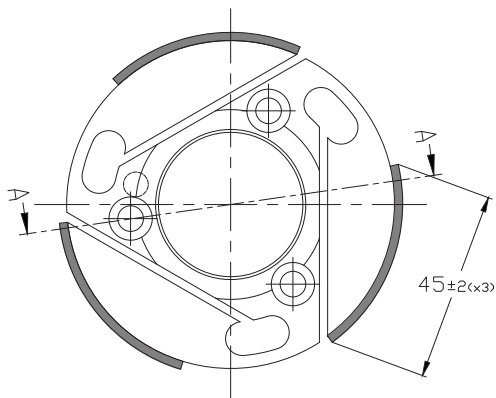


Cotes en mm
Dimensions in mm

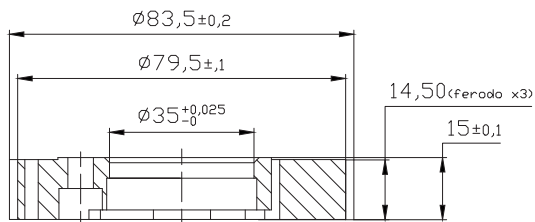


DESSIN TECHNIQUE N°26

Embrayage (Mini)

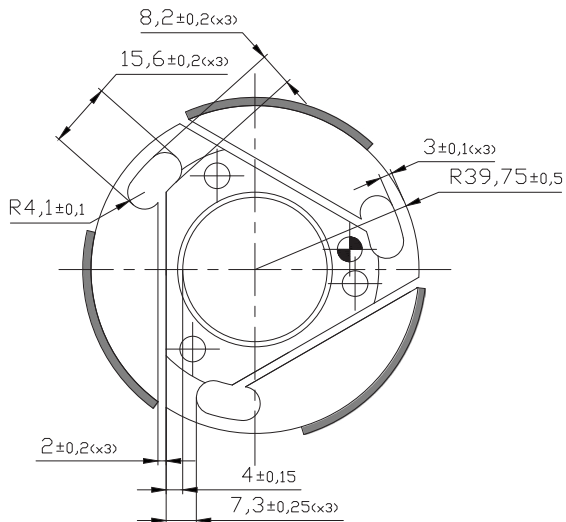


A-A



TECHNICAL DRAWING No. 26

Clutch (Mini)



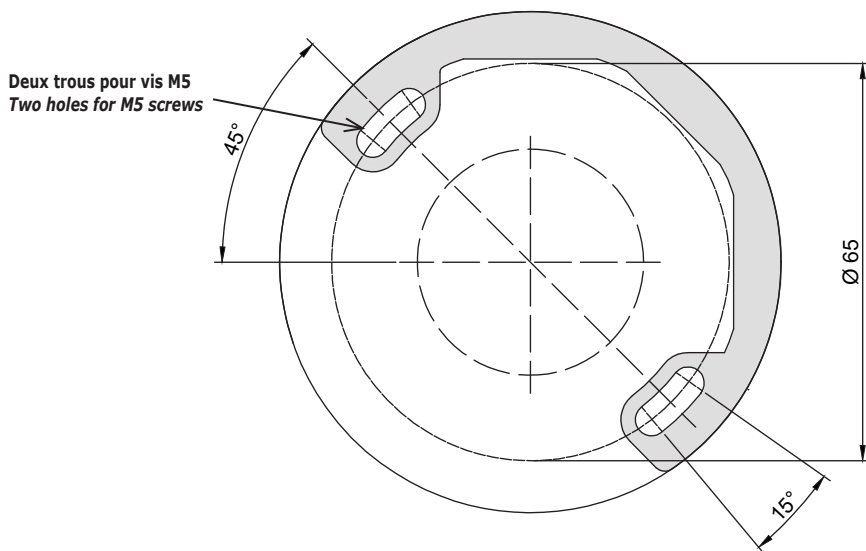
Cotes en mm
Dimensions in mm

DESSIN TECHNIQUE N°27

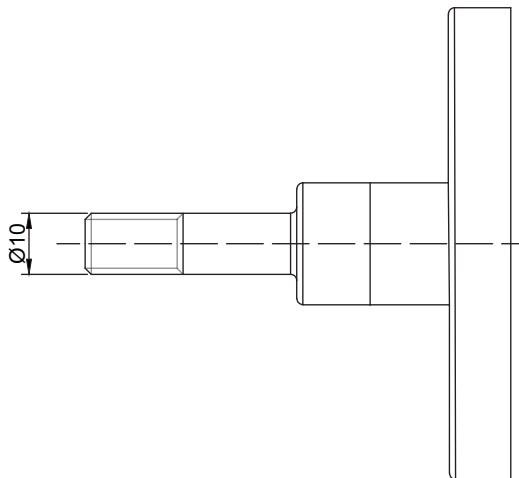
TECHNICAL DRAWING No. 27

**Schéma de principe avec dimensions obligatoires pour la
fixation du rotor et du stator des allumages (Mini)**

*Diagram with mandatory dimensions for the attachment of the rotor
and stator of ignition (Mini)*



Cotes en mm
Dimensions in mm

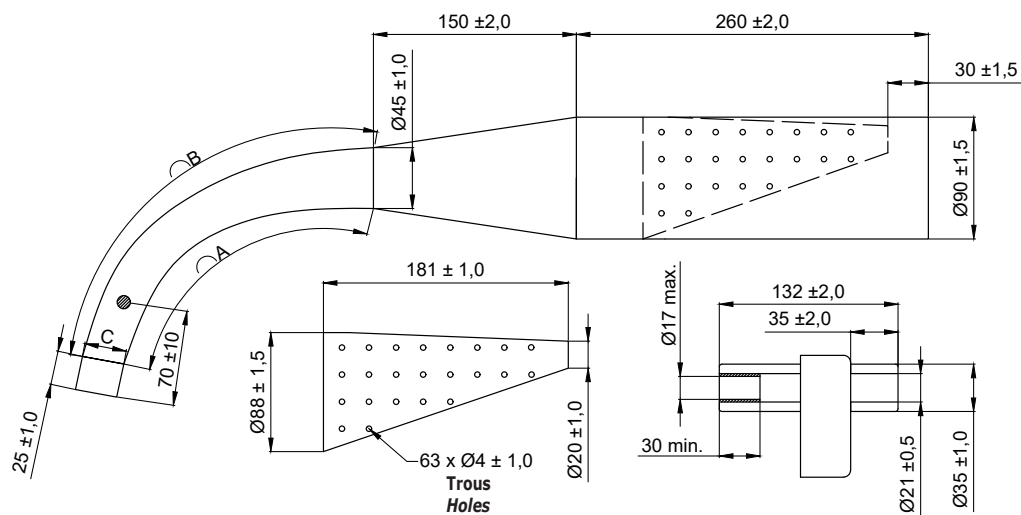


DESSIN TECHNIQUE N°28

TECHNICAL DRAWING No. 28

Echappement monotype spécifique (Mini)

Specific monotype exhaust (Mini)



Cotes en mm
Dimensions in mm

RÈGLEMENT DES CIRCUITS: PARTIE 1

Procédure pour l'homologation des Circuits de Karting Permanents et Temporaires

La présente procédure s'applique à tout circuit utilisé dans le cadre d'une épreuve inscrite au Calendrier Sportif International ou d'une épreuve de Championnat, Coupe ou Trophée de la CIK-FIA. Tout circuit utilisé dans le cadre d'une épreuve nationale doit être inspecté et approuvé par l'ASN concernée selon sa réglementation nationale et sous sa propre responsabilité.

- Article 1 - OBJECTIFS
 - Article 2 - DÉFINITIONS
 - Article 3 - PROCÉDURE D'INSPECTION
 - Article 4 - INSPECTIONS
 - Article 5 - CONSÉQUENCES D'UNE INSPECTION
 - Article 6 - LICENCE DE CIRCUIT
 - Article 7 - CONCEPTION DES CIRCUITS
 - 7.1) Plan
 - 7.2) Caractéristiques
 - 7.3) Paddock
 - 7.4) Parcs d'Assistance et Parc Fermé
 - 7.5) Bords et accotements latéraux de la piste et zones de dégagement
 - 7.6) Grille et ligne droite de départ
 - 7.7) Feux de départ
 - 7.8) Compte-tours et horloge
 - Article 8 - MESURES DE PROTECTION
 - Article 9 - BÂTIMENTS ET INSTALLATIONS APPARTENANT AU CIRCUIT
 - Article 10 - INSTALLATIONS POUR PERSONNES HANDICAPÉES
 - Article 11 - MESURE DE LA LONGUEUR D'UN CIRCUIT
 - Article 12 - STRUCTURES DE BORD DE PISTE
 - Article 13 - RAPPORT D'ACCIDENT
 - Article 14 - ENTRETIEN DU CIRCUIT
- ANNEXES

Article 1 Objectifs

Les présents Critères, établis par la CIK-FIA, serviront de référence aux Inspecteurs CIK-FIA des parcours de Karting pour décider si des épreuves se déroulant sur les parcours concernés pourront figurer au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA. Les critères pourraient ainsi être utilisés comme guide initial pour les concepteurs de parcours.

Les demandes spécifiques établies au sujet d'un parcours par les Inspecteurs CIK-FIA seront fondées sur l'étude des dessins du Circuit par la CIK-FIA, sur les résultats de la simulation numérique de sécurité et sur l'adaptation des Critères à chaque cas individuel.

Article 2 Définition

- Circuit: parcours fermé, permanent ou temporaire, commençant et finissant au même endroit, spécifiquement construit pour ou adapté aux courses de Karting.

CIRCUIT REGULATIONS: PART 1

Procedure for the homologation of Permanent and Temporary Karting Circuits

This procedure applies to any circuit used within the framework of an event entered on the International Sporting Calendar or of a CIK-FIA Championship, Cup or Trophy event. Any circuit used within the framework of a national event must be inspected and approved by the ASN concerned in accordance with its national regulations and under its own responsibility.

- Article 1 - AIMS
 - Article 2 - DEFINITIONS
 - Article 3 - INSPECTION PROCEDURE
 - Article 4 - INSPECTIONS
 - Article 5 - CONSEQUENCES OF AN INSPECTION
 - Article 6 - CIRCUIT LICENCE
 - Article 7 - CIRCUIT DESIGN
 - 7.1) Plan
 - 7.2) Characteristics
 - 7.3) Paddock
 - 7.4) Servicing Parks and Parc Fermé
 - 7.5) Track edges, verges and run-off areas
 - 7.6) Starting grid and starting straight
 - 7.7) Starting lights
 - 7.8) Lap scoring and clock
 - Article 8 - PROTECTIVE MEASURES
 - Article 9 - CIRCUIT BUILDINGS AND FACILITIES
 - Article 10 - FACILITIES FOR DISABLED
 - Article 11 - MEASUREMENT OF CIRCUIT LENGTH
 - Article 12 - TRACKSIDE STRUCTURES
 - Article 13 - ACCIDENT REPORT
 - Article 14 - CIRCUIT MAINTENANCE
- APPENDICES

Article 1 Aims

These Criteria, drawn up by the CIK-FIA, shall be referred to by CIK-FIA Karting course Inspectors when deciding whether events held on the courses concerned may be entered on the CIK-FIA International Sporting Calendar. To this end these criteria may be used for initial guidance by course designers.

The specific requirements made of a course by the CIK-FIA Inspectors will be based on the study of the Circuit drawings by the CIK-FIA, the results of the safety digital simulation and the adaptation of the Criteria to each case individually.

Article 2 Definitions

- Circuit: a closed course, permanent or temporary, beginning and ending at the same point, specifically built for or adapted to Karting races.

- Inspection: visite de délégués de la CIK-FIA pour établir des recommandations en accord avec les Critères, pour vérifier ou approuver des travaux réalisés sur la base de ces recommandations, ou pour contrôler toutes les conditions de sécurité ainsi que les services nécessaires à un déroulement sans danger d'une épreuve internationale.

- Licence de circuit: certificat attestant qu'un circuit a été inspecté par la CIK-FIA et stipulant les conditions dans lesquelles il pourra être utilisé, ainsi que les catégories de karts et d'épreuves pouvant y être admises, pour les inscriptions au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA.

Article 3 **Procédure d'inspection**

3.1) Les concepteurs d'un nouveau circuit qu'ils destinent à recevoir des épreuves internationales devront présenter un dossier complet comprenant des plans et spécifications à l'ASN du pays où est construit le circuit, qui approuvera le projet et le soumettra à la CIK-FIA (voir les exigences pour le dossier dans les Annexes). Ils devront transmettre le formulaire H1CIRCUIT.doc à la CIK-FIA par l'intermédiaire de leur ASN.

3.2) Un droit de souscription (droit de dossier) doit accompagner le dossier de chaque nouveau projet de circuit soumis à la CIK-FIA pour consultation.

Un «droit d'étude de Projet» sera imposé une seule fois et ne sera pas remboursé, pour la simulation, l'analyse et des avis préliminaires pour toute étude d'un projet de nouveau circuit ou d'homologation, de même que chaque fois qu'il est demandé à la CIK-FIA d'analyser une modification proposée concernant le tracé d'un circuit.

Le droit à payer avant l'étude des plans Autocad concernés sera pour:

- les circuits à analyser pour adéquation de toute Licence ou

- l'analyse de modifications à apporter au tracé (non demandées par la CIK-FIA).

La demande et le droit d'étude de Projet (simulation numérique de sécurité) devront être effectués par le propriétaire du circuit auprès de la CIK-FIA.

3.3) La CIK-FIA, après examen de chaque cas en fonction de ses caractéristiques particulières, pourra recommander les modifications considérées comme nécessaires et sera tenue informée par l'ASN de chaque étape de la réalisation des modifications.

3.4) Des inspections sur place seront effectuées par les Inspecteurs désignés par la CIK-FIA, selon les nécessités, avec au moins une inspection préliminaire et une inspection finale. Pour les circuits permanents, l'inspection finale doit être faite au plus tard 60 jours (90 jours pour des épreuves du Championnat du Monde) avant le premier jour de la première épreuve internationale devant s'y dérouler. Lors de cette inspection, tous les travaux liés au revêtement de la piste, aux caractéristiques permanentes et aux installations de sécurité doivent avoir été réalisés selon les critères définis dans le présent règlement et selon les remarques établies par la CIK-FIA lors du dépôt du dossier.

Pour les circuits temporaires, la date et l'heure de l'inspection finale seront fixées pour chaque cas individuellement par la CIK-FIA. Un

- Inspection: a visit by delegates of the CIK-FIA in order to establish recommendations in accordance with these Criteria, to verify or approve work carried out on the basis of such recommendations, or to control all safety conditions and services required for the safe conduct of an international event.

- Circuit Licence: a certificate testifying that a circuit has been inspected by the CIK-FIA, stipulating the conditions under which it may be used, and the eligible categories of karts and events, for entry on the International Sporting Calendar of the CIK-FIA.

Article 3 **Inspection procedure**

3.1) The designers of a new circuit which they intend for international events shall submit a comprehensive dossier of plans and specifications to the ASN of the country where the circuit is built, for project approval and submission to the CIK-FIA (see dossier requirements in the Appendices).

They shall send the H1CIRCUIT.doc form to the CIK-FIA via their ASNs.

3.2) A subscription fee (dossier fee) must be sent with the dossier of each new circuit project submitted to the CIK-FIA for consultation.

A «Project study fee» will be imposed once only and will not be refunded, for the simulation, the analysis and preliminary advice for all project studies regarding new circuits or homologations, as well as every time the CIK-FIA is requested to analyse a proposed modification concerning the course of a circuit.

The fee to be paid before the study of the Autocad plans concerned will be for:

- circuits to be analysed in order to assess whether a licence is appropriate or

- the analysis of modifications to be made to the course (not requested by the CIK-FIA).

For applications and Project study fees (safety digital simulation), circuit owners must contact the CIK-FIA

3.3) After having examined each case in relation to its particular characteristics, the CIK-FIA may recommend modifications considered necessary and will be kept informed by the ASN of each phase of the execution of the modifications.

3.4) On site inspections will be performed by the Inspectors appointed by the CIK-FIA, with at least one preliminary inspection and one final inspection. For permanent circuits, the final inspection must be made not later than 60 days (or 90 days for World Championship events) before the first day of the first international event to be held there, at which inspection all work relating to the track surface, permanent features and safety installations must be completed in accordance with the criteria defined in these regulations and with the comments made by the CIK-FIA when the dossier is submitted.

For temporary circuits, the date and time of the final inspection will be determined for each individual case by the CIK-FIA. A drawing

dessin représentant la piste avec toutes les mesures de sécurité, l'entrée et la sortie des stands, les aires de dégagement et les installations doit être envoyé à la CIK-FIA au plus tard 30 jours avant le début officiel de la Compétition.
L'inspection finale doit cependant être effectuée au plus tard 24 heures avant le premier jour de la première épreuve internationale devant s'y dérouler.

3.5) Les procédures mentionnées à l'Article 3.4 sont également obligatoires pour les circuits où sont effectuées des modifications. Toute modification apportée au tracé ou aux installations de sécurité et non soumise à l'acceptation de la CIK-FIA avant sa réalisation sera susceptible de rendre caduque l'obtention de la Licence et donc de rendre le circuit invalide pour l'organisation d'épreuves internationales.

Article 4 Inspections

4.1) L'inspection sera obligatoire pour:

- la délivrance d'une Licence de circuit CIK-FIA,
- les nouveaux circuits destinés à des épreuves internationales, sous forme de pré-inspection,
- les circuits temporaires avant l'épreuve internationale principale de chaque année, et avant toute épreuve de Championnat de la CIK-FIA,
- les circuits ayant subi des changements apportés à leur tracé ou à leurs installations de sécurité, avant de pouvoir être utilisés pour une épreuve internationale,
- tout circuit devant être utilisé pour une épreuve du Championnat du Monde de la CIK-FIA (la pré-inspection devra être effectuée au plus tard 12 mois auparavant).

4.2) Des inspections pourront également être décidées pour d'autres raisons par la CIK-FIA, éventuellement selon proposition de la CIK-FIA ou encore à la demande des délégués préposés aux circuits des ASN.

4.3) Procédures concernant les inspections de la CIK-FIA:

4.3.1 Le ou les Inspecteur(s) sera/seront choisi(s) par le Secrétariat de la CIK-FIA dans la liste d'Inspecteurs approuvés par la CIK-FIA.

4.3.2 Le ou les Inspecteur(s) doi[ve]nt être accompagné(s) au circuit par un délégué de l'ASN concernée. Aucune inspection ne pourra être organisée sans le consentement de l'ASN.

4.3.3 Préalablement à l'inspection, le ou les Inspecteur(s) désigné(s) doi[ve]nt pouvoir examiner le dossier du circuit et les plans de tous travaux envisagés. À cet effet, un plan numérique du circuit comprenant l'orientation, la direction de la course, les constructions, les installations, les voies d'accès, la piste et les voies de dégagement, l'emplacement de la grille de départ, des Parcs d'Assistance, des ambulances, du centre médical, des véhicules de lutte contre l'incendie et des postes des Commissaires de Piste, ainsi qu'un plan Autocad du Paddock et les chemins d'accès aux emplacements

showing the track with all safety measures, pit entry and exit, run-off areas and facilities must be sent to CIK-FIA not later than 30 days before the official start of the Competition.

However, the final inspection must be carried out at the latest 24 hours before the first day of the first international event it is scheduled to hold.

3.5) The above procedures under Article 3.4 are also mandatory for circuits undergoing major modifications. Any modifications to the layout or safety installations which are not submitted for CIK-FIA acceptance prior to execution are liable to make the Licence null and void and hence to render the circuit ineligible for international events.

Article 4 Inspections

4.1) Inspections will be mandatory for:

- the granting of a CIK-FIA circuit Licence,
- new circuits intended for international events, in the form of pre-inspections,
- temporary circuits before the main international event of each year, and before any CIK-FIA Championship event,
- circuits having undergone changes to the layout or safety installations, before they can be used for an international event,
- any circuit to be used for a CIK-FIA World Championship event in that year (pre-inspection to be carried out at the latest 12 months before).

4.2) Inspections may also be decided for other reasons by the CIK-FIA, possibly on proposal of the CIK-FIA, or at the request of ASNs' circuit representatives.

4.3) Procedures for CIK-FIA inspections:

4.3.1 Inspector(s) will be appointed by the CIK-FIA Secretariat from the list of Inspectors approved by the CIK-FIA.

4.3.2 Inspector(s) must be accompanied to the circuit by a representative of the ASN concerned. No inspection will be organised without the ASN's agreement.

4.3.3 Prior to the inspection, the appointed Inspector(s) must be able to study the circuit dossier and plans of any projected work. To this effect, a digital map comprising the orientation, the direction of the race, buildings, installations, access roads, track and run-off lanes, the location of the starting grid, of the Servicing Parks, of the ambulances, of the medical centre, of fire-fighting vehicles and of Marshals' posts, as well as a Autocad Paddock plan and access ways to the spaces of a minimum width of 4 m must be supplied to the CIK-FIA.

d'une largeur minimum de 4 m doivent être fournis à la CIK-FIA. Le plan final du Paddock sera établi par la CIK-FIA. Il est évident qu'aucune inspection ne sera effectuée sans que le ou les Inspecteur(s) désigné(s) ai(en)t pu étudier le dossier complet du circuit comprenant les dessins complets du circuit et de tous les travaux à réaliser, avec photos à l'appui. Dans le cas contraire, un nouveau dossier devra être déposé.

Dans le cas de circuits déjà établis, cela doit comprendre le questionnaire circuit standard de la CIK-FIA et tous les documents y afférents. Le non-respect de ces conditions pourra donner lieu à l'annulation de l'inspection et un nouveau dossier devra être déposé.

4.4) Les représentants de la Presse ne seront pas admis sur la piste pendant l'inspection et l'ASN ainsi que le représentant du circuit seront tenus de s'assurer que les Inspecteurs ne rencontrent aucune entrave dans l'exécution de leur tâche par des personnes dont la présence n'est pas indispensable à cet égard. Aucun véhicule ne devra circuler sur le parcours durant l'inspection, sauf si cela est inévitable en raison de l'utilisation de voies publiques.

4.5) Droits concernant les inspections de la CIK-FIA:
Un droit d'inspection, couvrant toutes les dépenses, sera facturée à l'ASN pour chaque circuit inspecté.
Le transport, le logement et la nourriture du/des Inspecteur(s) incombent directement aux propriétaires du circuit.

4.6) Rapports d'inspection de la CIK-FIA:
Dans les 15 jours suivant l'inspection, le ou les Inspecteur(s) devra/ront soumettre à la CIK-FIA des copies du rapport, qui comprendra toutes les recommandations concernant les mesures à prendre ou les améliorations à apporter et un délai pour accomplir les travaux. Seuls les rapports émanant du Secrétariat de la CIK-FIA et envoyés à l'ASN concernée seront valables.

Article 5 Conséquences d'une inspection

5.1) Chaque fois qu'un rapport d'inspection officiel sera adressé officiellement par le Secrétariat de la CIK-FIA à l'ASN du circuit concerné, cette ASN aura trois semaines au maximum à compter de la réception pour faire connaître à la CIK-FIA tous commentaires sur ledit rapport. En l'absence de tout commentaire, le rapport et tout calendrier de travail précisé seront considérés comme définitifs, et le programme d'exécution des améliorations exigées comme accepté par toutes les parties.

Si, en revanche, après cette période de trois semaines, un désaccord persiste entre le ou les Inspecteur(s) et l'ASN concernée sur quelque point que ce soit du rapport, le Président de la CIK-FIA réexaminera le dossier lors de la prochaine réunion de la CIK-FIA.

5.2) Il est entendu que l'organisation d'une épreuve internationale pourra être interdite si les travaux demandés ou si le programme établi par le ou les Inspecteur(s) n'ont pas été intégralement exécutés.

La CIK-FIA est habilitée à autoriser le déroulement de toute épreuve internationale sur un circuit ou, si les instructions de la CIK-FIA n'ont pas été respectées, l'interdire. Si un circuit possède plus d'un tracé, l'approbation n'est valide que pour la (ou les) configuration(s) qui aura (auront) été inspectée(s).

Les circuits sont acceptés pour l'organisation des épreuves inscrites au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA uniquement avec la

The final Paddock plan shall be drawn up by the CIK-FIA. Obviously, no inspection shall be carried out if the appointed Inspector(s) have not been able to study the full dossier of the circuit comprising the full drawings of the circuit and of all the work to be carried out, including photographs. Should this not be the case, a new dossier must be submitted.

In the case of existing circuits, this must include the completed standard CIK-FIA circuit questionnaire and all related documents. Failure to meet these conditions may lead to penalties and to cancellation of the inspection, and a new dossier must be submitted.

4.4) Representatives of the Press will not be admitted on the track during the inspection, and the ASN and circuit representatives will be responsible for ensuring that the Inspectors are not in any way impeded in the execution of their task by persons whose presence is not indispensable in this respect. No vehicles will be allowed to circulate on the course during the inspection unless this is unavoidable due to the use of public highways.

*4.5) Fees for CIK-FIA inspections:
An inspection fee, covering all expenses, will be charged to the ASN for each circuit inspected. The Inspector(s)'s transportation, board and lodging in the country concerned must be borne directly by the circuit owners.*

*4.6) CIK-FIA inspection reports:
Within 15 days of the inspection, the Inspector(s) shall submit to the CIK-FIA copies of his/their report comprising all recommendations concerning measures to be taken or improvements to be made and a deadline for the completion of the work. Only reports sent by the CIK-FIA Secretariat to the ASN concerned will be valid.*

Article 5 Consequences of an inspection

5.1) Whenever an official inspection report is officially sent by the CIK-FIA Secretariat to the ASN of the circuit concerned, the ASN concerned will have a maximum of three weeks to forward to the CIK-FIA any comment regarding the said report. In the absence of any comment, the report and any specified scheduled of works will be considered as final, and the schedule of completion of the required improvements as accepted by all the parties.

However, if after this three-week period there remains a persistent disagreement between the Inspector(s) and the ASN concerned regarding any point of the report, the President of the CIK-FIA will re-examine the dossier at the next meeting of the CIK-FIA.

5.2) It is understood that the organisation of an international event may be forbidden if the required work has not been fully carried out according to the schedule established by the Inspector(s).

The CIK-FIA is entitled to allow any international event on a circuit or, if the directions of the CIK-FIA have not been complied with, to prohibit it. Should a circuit combine more than one layout, the approval is only valid for the inspected configuration(s).

Circuits are accepted for the running of events entered on the CIK-FIA International Sporting Calendar only in the same configuration

même configuration et les mêmes installations que celles indiquées sur le plan en possession de la CIK-FIA et qui auront reçu l'aval de l'Inspecteur de la CIK-FIA, dans les limites d'une période de validité maximale de trois ans à compter de la date de délivrance de la Licence.

Article 6 Licence de circuit

Une Licence de circuit certifie que le niveau de sécurité requis pour le Karting a été atteint. Elle sera accompagnée d'un formulaire «Circuit Specifications» délivré par l'inspecteur. Ce formulaire fournit des détails sur le circuit, tels que longueur et largeur de la piste, Paddock, Parc d'Assistance, salles disponibles, ainsi que d'autres détails concernant les infrastructures, destinés à aider la CIK dans son choix d'un emplacement pour ses courses.

6.1) Circuits courts:

Chaque Licence peut inclure des restrictions pour certaines catégories si une limitation est imposée quant à la puissance du moteur pour des raisons de sécurité.

La délivrance de la Licence est nécessaire pour formuler une demande d'inscription d'une épreuve au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA mais non suffisante pour assurer à elle seule l'inscription au calendrier d'une de ces épreuves dans le cadre d'un Championnat de la CIK-FIA.

6.2) Circuits longs:

- Sont reconnus comme circuits longs adaptés aux épreuves internationales de karts des catégories KZ, KZ2 et Superkart, les circuits détenteurs d'une homologation internationale FIA de Degré 1, 2, 3 ou 4, à l'exclusion des circuits occasionnels, selon l'Article 6 de l'Annexe O au Code Sportif International de la FIA.

- Capacité (nombre de karts admis en piste): calculée en fonction de la longueur du circuit, à raison d'un kart tous les 50 mètres, avec un maximum absolu de 60 karts.

Article 7 Conception des circuits

Les principes contenus dans cet Article ont pour but d'aider à la conception générale des projets de circuits pour soumission à la CIK-FIA en vue d'une future délivrance de Licence (voir Article 3.1). Dans tous les pays où la loi l'exige, les responsables d'un parcours doivent s'assurer que les prescriptions établies par les Autorités Publiques soient respectées et doivent obtenir leur acceptation officielle. Des panneaux indiquant l'interdiction de fumer dans les Parcs d'Assistance, le Paddock, sur la grille de départ, sur la piste et dans les locaux requis à l'Annexe N° 15 devront être mis en place.

7.1) Plan:

La forme du parcours, dans son plan, n'est pas sujette à des restrictions, bien que la CIK-FIA puisse recommander des modifications favorisant la qualité des compétitions et en cas de nécessité pratique.

Lors d'une demande d'homologation, il faut impérativement fournir un plan sur support informatique (au format «Autocad», extension

and with all the same installations, as are indicated on the plan held by the CIK-FIA and which are agreed with the CIK-FIA Inspector, within a maximum period of validity of three years from the date of the issuing of the Licence.

Article 6 Circuit Licence

A Circuit Licence certifies that the required level of safety for karting has been reached. A "Circuit Specifications" form issued by the inspector will be delivered with this Licence. This form describes details of the circuit such as track length and width, Paddock, Servicing Park, available rooms and several other details regarding infrastructure to aid the CIK in its choice of location for CIK races.

6.1) Short circuits:

Each Licence may include restrictions for certain categories if a limitation is imposed on engine power due to safety reasons.

The granting of a Licence is a pre-requisite for the submission of an application to enter an event on the CIK-FIA International Sporting Calendar but is not in itself sufficient for an event to be accepted on the calendar in the context of a CIK-FIA Championship.

6.2) Long circuits:

- Circuits with an international FIA Grade 1, 2, 3 or 4 homologation, to the exclusion of temporary circuits, pursuant to Article 6 of Appendix O to the FIA International Sporting Code, are recognised as long circuits adapted to international kart events for the KZ, KZ2 and Superkart categories.

- Capacity (number of karts admitted on the track): calculated according to the length of the circuit, with one kart every 50 metres and an absolute maximum of 60 karts.

Article 7 Circuit design

The considerations in this Article are intended to be of assistance in the basic conception of circuit projects for submission to the CIK-FIA in view of future licensing (see Article 3.1). In all the countries where the law demands it, those responsible for a course must ensure that the prescriptions laid down by the Public Authorities are complied with and must obtain their official approval. Signs indicating that it is forbidden to smoke in the Servicing Parks, in the Paddock, on the starting grid, on the track and in the premises required by Appendix No. 15 shall be placed.

7.1) Plan:

The shape of the course in plan is not subject to restrictions, although the CIK-FIA may recommend changes in the interests of good competition and from practical necessity.

A homologation application must be accompanied by a plan on a computer support («Autocad» format, dwg or dxf extension) repre-

dwg ou dxf) représentant la piste et les infrastructures.

Pour tout circuit demandant une homologation ou une ré-homologation, la CIK-FIA réalisera une simulation numérique sur les trajectoires.

Cette simulation servira de ligne directrice pour la mise en place des barrières de sécurité, des zones de dégagement, des bordures et vibreurs, et des voies d'entrée et sortie de la Voie des Stands.

7.2) Caractéristiques (voir Annexe 13):

- Longueur pour circuit permanent et temporaire:
800 m minimum. 1'200 m minimum dans les Championnats, Coupes et Trophées CIK-FIA
Catégories sans boîte de vitesses:
1'700 m maximum.
Catégories avec boîte de vitesses:
2'500 m maximum.
- Largeur pour circuit permanent et temporaire:
7 m min., 12 m max.
- Pente pour circuits :
Longitudinale: 5% maximum
Transversale: 10% maximum.
- Ligne droite de départ/arrivée pour circuit permanent ou temporaire:
Minimum 100 m.
- Tunnel: Largeur de la piste, plus 1,8 m de dégagement (protections comprises) de part et d'autre de la piste.
Hauteur minimum 2,5 m.
- Pont: Largeur de la piste, plus 1,8 m de dégagement (protections de type pastorale) de part et d'autre de la piste.
- Sol: Revêtement en asphalte sur toute la longueur de la piste.
- Éclairage: Pour une utilisation nocturne, il faut prévoir une luminosité absolue de 200 lux minimum et de 150 Lux minimum pour les Parcs d'Assistance.
- Voie de décélération et voie de sortie: les intersections des voies de décélération et de sortie relatives à la piste doivent être situées de manière qu'il n'y ait pas de croisement entre les trajectoires des karts qui sont sur la piste et celles des karts qui pénètrent dans la Zone de Réparations ou qui la quittent.

Admission des karts au départ: voir Annexe 13.

Les angles des voies de décélération et de sortie relatives à la piste ne doivent pas dépasser 30°.

Les bords du bitume gauche et droit de la piste doivent être matérialisés par les lignes blanches ou jaunes réglementaires, selon les normes routières en vigueur dans le pays du circuit, mais leur largeur doit être au maximum de 120 mm.

senting the track and the infrastructures.

For all circuits for which a homologation or a re homologation is requested, the CIK-FIA will make a digital simulation of the racing lines.

This simulation will be the guideline for the installation of the safety barriers and run-off areas, edges and kerbs, as well as of the Pit Lane entry and exit lanes.

7.2) Characteristics (see Appendix 13):

- Length of permanent and temporary circuits:
800 m minimum for the CIK-FIA Championships, Trophies and Cups
Non gearbox classes:
1,700 m maximum.
Gearbox classes:
2,500 m maximum.
- Width of permanent and temporary circuits:
7 m min., 12 m max.
- Gradient of circuits:
Longitudinal: 5% maximum
Transversal: 10% maximum.
- Start/finishing straight line of permanent or temporary circuits:
Minimum 100 m.
- Tunnel: Width of the track, plus 1.8 m of run-off area (protections included) on both sides of the track.
Minimum height 2.5 m.
- Bridge: Width of the track, plus 1.8 m of run-off area (pastoral type protections) on both sides of the track.
- Surface: Asphalt on the whole length of the track.
- Lighting: For night, an absolute lighting of a minimum of 200 Lux is necessary, and for the Servicing Parks a minimum of 150 Lux is necessary.
- Deceleration lane and exit lane: intersections of deceleration and exit lanes relating to the track must be located in such a way that there may be no crossing between the lines of karts that are on the track and those of karts that enter the Repairs Area or leave it.

Number of karts allowed to start: see Appendix 13.

The angle of the deceleration lane and of the pit exit lane relative to the track must not exceed 30°.

The left and right edges of the track asphalt must be delimited by the required white or yellow lines, in compliance with the road standards valid in the country of the circuit but with a maximum width of 120 mm.

7.3) Paddock:

Un parc réservé aux Concurrents/Pilotes doit exister en bordure de piste, relié à celle-ci par une entrée et une sortie nettement distinctes. Le Paddock doit être complètement clôturé à 2 m de hauteur minimum.

Des allées de 4 m sont obligatoires. La superficie et le nombre d'emplacements seront indiqués sur la Licence. Le Paddock devra comprendre une installation de bornes électriques, à raison d'1 borne pour 8 emplacements maximum (380V-20A ou voltage/ampérage local).

La taille du Paddock sera indiquée sur le formulaire annexé à la Licence de circuit.

Le Paddock doit être en une seule partie.

Pour des raisons de sécurité, dans toutes les épreuves CIK-FIA, le Paddock devra être fermé et gardé la nuit.

7.4) Parcs d'Assistance et Parc Fermé:

La taille du Parc d'Assistance sera indiquée sur le formulaire annexé à la Licence de circuit.

Les Parcs d'Assistance ne sont pas obligatoires pour l'obtention d'une Licence de circuit mais ils le sont pour les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA. Dans ce cas, ils doivent être conçus au minimum selon des surfaces équivalentes au plan établi par la CIK-FIA (mesures, dimensions et installations sur le plan de l'Annexe 9). La piste de décélération devra à son entrée comporter une chicane destinée à ralentir la vitesse des karts.

La largeur de la piste décélération devra être comprise entre 3 m et 4 m.

Ils devront comporter entre autres:

- Un local couvert pour le stockage du matériel technique.
- Un poste couvert exclusivement dédié aux contrôles techniques (démontage).
- Ces 2 locaux, de construction solide, doivent pouvoir être fermés et scellés.
- Un poste couvert pour les Vérifications Techniques (100 m²).
- Un poste couvert pour la balance. L'accès à la balance sera facilité par des rampes ou par son intégration dans le sol. Elle devra être électronique et certifiée officiellement avant le début de l'épreuve. L'Organisateur devra se munir d'un poids de contrôle de 100 kg certifié officiellement. Ce poids servira à l'ajustement de la balance avant et pendant l'épreuve.
- Un Parc Fermé.
- Un service de lutte contre l'incendie comportant plusieurs extincteurs.

Si des grillages temporaires sont utilisés pour délimiter les Parcs d'Assistance, les limites de ceux-ci devront être marquées au sol dès le jour de l'inspection du Circuit.

7.5) Bords et accotements latéraux de la piste et zones de dégagement:

La piste devra être bordée des deux côtés, sur toute sa longueur, de bermes compactes avec une surface plane et ayant une largeur minimale de 1,80 m. Ces bermes devront être libres de tous débris et gravier et devront normalement être semées d'herbe sur une largeur minimum d'1 m. Elles devront prolonger l'alignement de la piste, sans dénivellation négative entre la piste et la berge: toute transition horizontale doit être très régulière et progressive. Par aire de dégagement, on comprend l'étendue de terrain comprise

7.3) Paddock:

There must be a park reserved for Entrants/Drivers beside the track; it must be linked to it by clearly distinct entry and exit. The Paddock must be completely fenced, the fence having a minimum height of 2 m.

4 m wide paths are mandatory. Their surface and number will be indicated on the Licence form.

The Paddock shall include an installation of power outlets, with at least 1 outlet for 8 units (380V 20A or local voltage/ampereage).

The Paddock size shall be indicated on the form appended to the Circuit Licence.

The Paddock must be in one part only.

For safety reasons, in all CIK-FIA events, the Paddock shall be closed and guarded at night.

7.4) Servicing Parks and Parc Fermé:

The size of Servicing Park will be indicated on the form appended to the Circuit Licence.

Servicing Parks are not mandatory for the issuing of a Circuit Licence but are mandatory for CIK-FIA Championships, Cups and Trophies. In this case, They must be designed as a minimum to comply with surfaces equivalent to the plan drawn up by the CIK-FIA (measurements, dimensions and facilities on the plan of Appendix 9). There must be a chicane at the entry to the deceleration lane aimed at reducing the speed of the karts.

The width of the deceleration lane must be between 3m and 4 m.

They must notably comprise:

- A covered room for the storing of technical equipment.
- A covered post exclusively dedicated to technical checks (dismantling).
- These 2 rooms must be of solid construction, and it must be possible to close and seal them.
- A covered post for Scrutineering (100 m²).
- A covered post for the scales. Access to the scales shall be facilitated by ramps or by their integration in the ground. The scales must be electronic and officially certified before the start of the event. The Organiser must provide himself with an officially certified 100-kg control weight. This weight will be used for the adjustment of the scales before and during the event.
- A Parc Fermé.
- A fire fighting service with several fire extinguishers.

If temporary fences are used to delimit the Servicing Parks, their limits shall already be marked on the ground on the day of the inspection of the Circuit.

7.5) Track edges, verges and run-off areas:

The track must be bordered all along its length on both sides by compact verges having an even surface and having a minimum width of 1.80 m. These verges must be free of debris or gravel and must normally be grass-covered over a minimum width of 1 m. They must be a continuation of the transversal profile of the track, with no negative slope between track and verge: any horizontal transition must be very gradual and progressive.

By run-off area is meant that section of ground between the verge of

entre l'accotement de la piste et la 1^{ère} ligne de protection; sauf spécification contraire, elle devra avoir les mêmes caractéristiques de base que la berme, bien qu'elle puisse être moins stabilisée. L'aire de dégagement doit se raccorder avec la berme, sans dénivellation négative; si une dénivellation positive existe, elle ne doit pas dépasser 10%, avec une transition progressive entre la piste et l'aire de dégagement. Ces exigences s'appliquent également aux aires de graviers.

La dimension minimum de la berme et de l'aire de dégagement devra être le résultat d'une simulation numérique considérant la vitesse du kart sur la trajectoire, l'angle d'impact et le coefficient de frottement, ainsi que d'autres paramètres spécifiques.

La simulation numérique de sécurité doit être réalisée selon un programme de simulation.

Cependant cette grandeur devra être vérifiée et ajustée selon les différents tracés et les relevés d'acquisition de données.

La distance minimale entre deux parties adjacentes de la piste doit être décidée par l'inspecteur du circuit mais elle doit être dans tous les cas au minimum de 6 m.

Une barrière de séparation dans cette zone de sécurité, peut être exigée en fonction des résultats de la simulation numérique de sécurité et de l'inspection.

Par aire de dégagement, on comprend la surface comprise entre l'accotement de la piste et la 1^{ère} ligne de protection; sauf spécification contraire, elle est obligatoire dans l'axe des trajectoires ayant un changement de direction de plus de 80°.

7.6) Grille et ligne droite de départ:

Selon le croquis de l'Annexe 10.

Il doit y avoir au minimum 50 m entre la ligne de départ et le premier virage. Le premier virage devra être ouvert au maximum et être de 9 à 12 m de large, en fonction de la largeur de la ligne droite de départ. Par premier virage, on entend un changement de direction d'au moins 45°.

7.7) Feux de départ:

7.7.1 Pour le départ d'une course de Karting, l'installation doit respecter les exigences suivantes:

A) Les feux doivent être placés entre 10 et 15 m devant la première ligne de la grille de départ.

B) Les feux doivent se situer à une hauteur comprise entre 2,5 et 3,5 m au-dessus de la piste.

C) Les feux doivent être placés au minimum au-dessus d'une moitié de la piste ou au mieux au-dessus du centre de la piste. La plateforme de commande devra être située à 2,5 m de hauteur et à un maximum de 3 m du bord de la piste.

Un système de rappel des feux (rouges et oranges) devra être placé dans le champ de vision du Starter lorsque celui-ci donne un départ (face à la grille).

7.7.2 Significations:

Les feux devront avoir les significations suivantes:

FEUX ROUGES allumés: préparez-vous à prendre le départ.

FEUX ROUGES éteints: prenez le départ, la course a commencé.

FEUX ORANGES clignotants: départ retardé, repartez pour un autre tour de formation.

the track and the 1st line of protection; unless otherwise specified, it must have the same basic characteristics as the verge, although it may be less stabilised. The run-off area must be graded to the verge without a negative slope; if there is a positive slope, this must not be in excess of 10%, with a smooth transition from track to run-off area. These requirements also apply to gravel beds.

The minimum dimension of the verge and of the run-off area must be the result of a numeric simulation calculated according to the speed of the kart on its line, the impact angle and the friction coefficient, as well as other specific parameters.

The safety digital simulation must be carried out in accordance with a simulation programme.

However, this dimension must be controlled and adjusted in accordance with the various courses and data processing readings.

The minimum distance between two adjacent sections of the track must be decided by the circuit inspector, but it must be a minimum of 6 m in any case.

A separating barrier in this safety area, can be required depending on the results of the safety digital simulation and of the inspection.

By run-off area is meant the area comprised between the verge of the track and the 1st line of protection; unless otherwise specified, it is mandatory to build one in the axis of kart lines with a change of direction of over 80°.

7.6) Starting grid and starting straight:

To comply with the sketch in Appendix 10.

There must be at least 50 m between the starting line and the first corner. This corner must be open as much as possible and have a width of 9 to 12 m, depending on the width of the starting straight line. By first corner is meant a change of direction of at least 45°.

7.7) Starting lights:

7.7.1 For the start of Karting races, the facilities must respect the following requirements:

A) The lights must be positioned between 10 and 15 m ahead of the first row of the starting grid.

B) The lights must be located at a height comprised between 2.5 and 3.5 m above the track.

C) The lights must be positioned as a minimum above half the track or at best over the centre line of the track. The control platform shall be 2.5 m high and located 3 m maximum from the edge of the track.

An additional lights system (red and orange) shall be placed in the Starter's visual field when he gives a start (in front of the grid).

7.7.2 Meanings:

The lights must have the following meanings:

RED LIGHTS switched on: prepare to start racing.

RED LIGHTS switched off: the race has started, take the start.

Flashing ORANGE LIGHTS: delayed start, you are required to start for another formation lap.

Les feux oranges seront placés à côté des feux rouges et seront dupliqués en bout de ligne droite de départ dans l'axe de la piste.

Les feux devront être aussi grands et brillants que possible et au moins aussi grands et intenses que les feux permanents utilisés pour le contrôle de la circulation sur les voies publiques. Tous les feux devront être en double, pour parer à l'éventualité d'une panne d'ampoule.

Le circuit commutateur doit permettre les combinaisons suivantes:

Départ arrêté:

- Tous feux éteints.
- Feux rouges s'allumant selon une séquence automatisée durant 4 secondes et s'éteignant manuellement (par le Directeur d'Epreuve ou le Directeur de Course) dans les 2 secondes suivantes (tous feux éteints = départ donné).
- Feux oranges clignotant et bloquant la séquence des feux rouges.

Départ lancé:

- Tous feux éteints.
- Feux rouges allumés seuls (tous feux éteints = départ donné).
- Feux oranges clignotant allumés avec feux rouges.

7.8) Compte-tours et horloge:

Un compte-tours électronique et une horloge électronique doivent être situés à un endroit visible pour les Pilotes. En cas de panne, ils doivent pouvoir fonctionner manuellement.

Article 8 Mesures de protection

Lors de l'établissement des mesures destinées à la protection des spectateurs, des pilotes, des officiels de course et du personnel d'assistance pendant les compétitions, il faudra tenir compte des caractéristiques du parcours (tracé, aires adjacentes, bâtiments et ouvrages d'art) et de la vitesse atteinte en chaque point de la piste. Le type de protection de la piste recommandé dépend de l'espace disponible et de l'angle probable d'impact. Comme principe général, là où l'angle probable d'impact est faible (moins de 30°), une barrière verticale, lisse et continue est préférable (en cas de barrières de pneus, une bande transporteuse ou équivalent devant les pneus) et, où l'angle probable d'impact est grand, un système de dispositifs de décélération (par exemple: aire de graviers) ou d'arrêt (par exemple: matelas de mousse) doit être utilisé et il est indispensable de prévoir suffisamment d'espace à de tels endroits au moment de la conception du tracé. La CIK-FIA peut fournir des conseils à ce sujet, après étude du tracé proposé lors du dépôt du dossier.

Le public doit se trouver placé à un niveau identique ou supérieur à celui du bord de la piste. Là où l'enceinte réservée au public est située sur une inclinaison, la pente maximum de celle-ci doit être de 25%, à moins que le terrain ne soit disposé en terrasse ou qu'il n'y ait une tribune permanente. L'emplacement pour le public devra se trouver à une hauteur minimum de 1,50 m par rapport à la piste et le talus ainsi constitué devra avoir une pente minimum de 50% (45°). Une clôture métallique d'une hauteur minimum de 1,20 m ou une structure équivalente doit retenir le public. Elle doit être distante de 1 m minimum derrière une ou deux lignes de protection de la piste, approuvée(s) par la CIK-FIA (pastorale simple ou grillage de

The orange lights shall be placed next to the red lights and shall be duplicated at the end of the start straight line in the axis of the track.

The lights must be as large and as bright as possible and at least as large and intense as the permanent lights used for traffic control on public highways. All the lights must be duplicated, to remedy a possible bulb failure.

The switch circuit must permit the following combinations:

Standing start:

- *All lights switched off.*
- *Red lights being switched on according to an automated sequence lasting 4 seconds and switched off manually (by the Race Director or by the Clerk of the Course) within the next 2 seconds (all lights switched off = start given).*
- *Flashing orange lights blocking the red lights sequence.*

Rolling start:

- *All lights switched off.*
- *Red lights switched on alone (all lights switched off = start given).*
- *Flashing orange lights switched on at the same time as the red lights.*

7.8) Lap scoring and clock:

An electronic lap scoring device and an electronic clock must be placed in a location visible for the Drivers. In the case of a failure, it must be possible to use it manually.

Article 8 Protective measures

When determining the measures intended for the protection of spectators, drivers, race officials and service personnel during competitions, the characteristics of the course must be taken into consideration (layout, adjacent areas, buildings and art constructions) as well as the speed attained at any point of the track. The type of track protection recommended depends on the available space and the probable impact angle. As a general principle, where the probable impact angle is small (less than 30°), a continuous, smooth and vertical barrier is preferable, (in case of tyre barriers a conveyor belt or equivalent in front of tyres), and, where the probable impact angle is large, a system of deceleration (e.g. gravel bed) and stopping (e.g. foam mattress) devices must be used, it being indispensable to provide for sufficient space at such points in the planning stage. The CIK-FIA can provide advice on the above, after examination of the proposed layout at the time of the submission of the dossier.

The public must be placed at the same level as or higher than the track edge. Where the public enclosure is situated on a gradient, the latter must not be steeper than 25%, unless the ground is terraced or there is a permanent grandstand. The public area shall be at a minimum height of 1.50 m from the track, and the embankment thus constituted shall have a minimum gradient of 50% (45°). The public must be retained by a metallic fence or another equivalent structure of a minimum height of 1.20 m. It must be at a minimum distance of 1 m behind one or two lines of track protection approved by the CIK-FIA (simple pastoral or protection fence with a minimum height of 2 m), or be located at the

protection d'une hauteur minimum de 2 m), ou se trouver au sommet de ce talus de 1,50 m à 45°. Toutes les enceintes pour le public doivent être entourées efficacement par des clôtures continues, ainsi que toutes les zones interdites au public.

8.1) Barrières de protection:

Type A: Matelas à air.

Type B: Matelas de mousse, filet de captage, bloc plastique.

Type C: Bloc de mousse, pile de pneus.

8.2) Bacs à graviers:

Des bacs à graviers (ou des matériaux équivalents approuvés) pourront être réalisés dans les zones de dégagement; ils devront être implantés sur une largeur minimale de 2 m et réalisés ou rechargés avec du gravier roulé de granulométrie de 5/15 de préférence ou de 8/20 au maximum sur une épaisseur de 30 cm minimum. Ils devront être décompactés avant chaque compétition. Les bacs à graviers ne doivent pas se situer en contrebas de la piste ni être précédés d'un accotement en surélévation, même légère par rapport au niveau du revêtement du circuit.

8.3) Mesures de sécurité pour les circuits temporaires:

Là où l'angle probable d'impact est supérieur à 45°, un système de dispositifs de décélération (barrières souples, matelas de mousse, matelas d'air, etc.) ou d'arrêt (filets de captage, etc.) doit être utilisé.

Le public doit se trouver placé à un niveau identique ou supérieur à celui du bord de la piste.

Si le niveau est supérieur, le public devra se trouver à une hauteur minimum de 1,50 m par rapport à la piste. Une structure d'une hauteur minimum d'1,20 m doit retenir le public.

Si le niveau est identique, une clôture métallique d'une hauteur minimum de 1,20 m ou une structure équivalente doit retenir le public. Elle doit être distante d'1 m minimum derrière une ou deux lignes de protection de la piste approuvée(s) par la CIK-FIA (pastorale simple ou grillage de protection d'une hauteur minimum de 2 m).

Article 9 Bâtiments et installations appartenant aux circuits

La disponibilité et l'état des salles seront décrits dans le formulaire annexé à la Licence de circuit.

Les exigences concernant la Tour de Contrôle, les Postes de Commissaires de Piste, le Paddock, le Centre Médical, etc., diffèrent selon le type d'épreuve prévu. Chaque projet doit être établi en collaboration entre la direction du circuit, l'ASN et la CIK-FIA.

Cependant, dans les Championnats, Coupes et Trophées CIK-FIA, les installations doivent au minimum comprendre:

- une salle pour les Commissaires Sportifs
- une salle pour le Chronométrage
- un secrétariat pour la Direction de Course
- un secrétariat pour la Manifestation
- une salle pour la CIK-FIA
- une salle pour le Directeur d'Épreuve et le Directeur de

top of that 1.50 m embankment at 45°.

All public areas as well as all areas forbidden to the public must be efficiently enclosed by continuous barriers.

8.1) Protection barriers:

A type: Air mattress.

B type: Foam mattress, catch fence, plastic block.

C type: Foam block, pile of tyres.

8.2) Gravel beds:

Gravel beds (or approved equivalents) may be placed in run-off areas; they must be set up over a minimum width of 2 m and made or filled in with rolled gravel with a granulometry of 5/15 preferably or of 8/20 maximum over a minimum thickness of 30 cm. They must be decompacted before every competition. Gravel beds must neither be located below the track level nor be preceded by a heightened verge, even slightly heightened in relation to the level of the surfacing of the circuit.

8.3) Safety measures for temporary:

Where the probable impact angle is over 45°, a system of deceleration devices (flexible barriers, foam mattresses, air mattresses, etc.) or of stopping devices (catch fences, etc.) must be used.

The public must be placed at a level identical to that of the track edge or above.

If the level is above, the public shall be at a minimum height of 1.50 m in relation to the track. A structure with a minimum height of 1.20 m must retain the public.

If the level is identical, a metallic fence with a minimum height of 1.20 m or an equivalent structure must retain the public. It must be 1 m minimum behind one or two lines of track protection approved by the CIK-FIA (simple pastoral or protecting fence with a minimum height of 2 m).

Article 9 Circuit buildings and facilities

The availability and the conditions of rooms will be described in the form appended to the Circuit Licence.

Requirements regarding Race Control, Marshals' Posts, Paddock, Medical Centre, etc., vary according to the type of event planned. Each project must be established in collaboration between the circuit management, the ASN and the CIK-FIA.

However, for CIK FIA Championships, Trophies and Cups, the facilities must comprise as a minimum:

- a Stewards' room
- a Timekeeping room
- a Race Direction secretariat
- a secretariat of the Meeting
- a room for the CIK-FIA
- a room for the Race Director and the Clerk of the

Course

- une salle pour les Commissaires de piste
- un Centre Médical
- une salle de Briefing
- une salle de Presse
- une salle pour le Commentateur

(voir Annexe 15)

Toutefois, les Postes de Commissaires de Piste doivent être composés au minimum d'une surface plane de 1,5 m x 1,5 m rehaussée de 30 à 40 cm par rapport au sol, entourée de protection (pile de pneus, matelas ou bloc de mousse, etc.) d'une hauteur de 100 à 120 cm.

Article 10 Installations pour personnes handicapées

Les installations pour personnes handicapées sur tous les circuits devraient être conformes aux lois en vigueur dans le pays concerné.

Article 11 Mesure de la longueur d'un circuit

Pour déterminer les distances de courses, les records de courses et les classements, la longueur d'un circuit à prendre en considération est celle de l'axe de la piste.

L'axe de la piste est la ligne médiane comprise entre les bords du bitume gauche et droit de la piste matérialisés par les lignes blanches ou jaunes réglementaires; une attention particulière devrait être portée aux circuits temporaires.

La longueur devra préférentiellement être mesurée sur site (moyenne entre les longueurs des bords droit et gauche de la piste) mais à défaut, elle pourra être calculée. A cet effet, la méthode suivante est proposée :

La forme géométrique du tracé sera définie en termes de plan et de profil longitudinal le long de la ligne médiane de la piste, et ce tracé sera utilisé dans le calcul de la longueur officielle du circuit.

La définition du plan comprendra la longueur horizontale de la ligne médiane de tous les virages et lignes droites, le rayon de toutes les courbes circulaires et la description mathématique de toutes les courbes de transition.

Le profil longitudinal sera défini en termes, soit de courbes circulaires verticales, soit d'une série de niveaux de ligne médiane à des intervalles de 10 m minimum, avec une précision de 0,01 m. La longueur officielle de la piste sera calculée avec une précision de 1 m en combinant la longueur horizontale de la piste et le profil longitudinal.

Article 12 Structures de bord de piste

Les panneaux publicitaires et d'affichage, les écrans vidéo et autres structures de bord de piste doivent être stables et bien fixées. L'emplacement et les caractéristiques de la publicité ne doivent en aucun cas gêner la visibilité des Pilotes et des Officiels ni produire d'effet d'optique gênant ou trompeur (par exemple, répétition d'affiches de couleurs brillantes et contrastées, panneaux publicitaires mal placés induisant en erreur quant au tracé réel de la piste, etc.). Aucune structure ne peut se trouver dans la zone qui va de la piste à la

the Course

- a Marshals' room
- a Medical Centre
- a Briefing room
- a Press room
- a room for the Speaker

(see Appendix 15)

However, Marshals' posts must be composed of a minimum 1.5 m x 1.5 m plane surface heightened by 30 to 40 cm from the ground, surrounded by some protection (pile of tyres, foam mattress or block, etc.) with a height of 100 to 120 cm.

Article 10 Facilities for the disabled

Facilities for the disabled at all race venues should be in accordance with the laws of the country concerned.

Article 11 Measurements of circuit length

The length of a circuit for the calculation of race distances, race records and classifications is considered to be that of the centreline of the track.

The centreline of the track is the median line between the left and right edges of the asphalt of the track as delimited by the required white or yellow lines; particular attention should be paid to this in the case of temporary circuits.

The length should preferably be measured on site (average of the measurements of the left and right edges), but failing that it may be calculated. To this end, the following method is proposed:

The geometrical form of the layout shall be defined in terms of plan and longitudinal profile along the track centreline, and this layout shall be used in the calculation of the official circuit length.

The plan definition shall include the horizontal centreline length of all straights and curves, the radius of all circular curves and the mathematical description of all transition curves.

The longitudinal profile shall be defined in terms of either vertical circular curves or a series of centreline levels at intervals of not less than 10 meters, accurate to 0.01 m.

The official track length will be calculated to an accuracy of 1 m by combining the horizontal track length with the longitudinal profile.

Article 12 Trackside structures

Advertisement signs and hoardings, video screens and other trackside structures must be stable and securely fixed. The location and characteristics of advertising must at no time interfere with Drivers' and Officials' visibility nor produce an adverse or misleading optical effect (e.g. bewildering repetition of posters with bright and contrasted colours; badly placed hoarding inducing misjudgement of the track layout, etc.). There must be no publicity structures in the area comprised between the track and the first protection barrier.

première barrière de protection. Toute structure placée en arrière de la première barrière doit s'en trouver éloignée d'au moins 1 m, et en aucun cas ne devra constituer une entrave à la circulation ou aux services de secours. Si un panneau risque, en tombant, de traverser une barrière de protection, il doit être muni d'étais supplémentaires par derrière pour l'en empêcher.

Toute peinture sur le revêtement du circuit, outre que celle délimitant les bords de la piste et déterminant la grille de départ, est interdite pour des raisons de sécurité.

Article 13 **Rapport d'accident**

Lorsque, en cours d'essai ou d'épreuve, un accident nécessite l'hospitalisation d'une personne, ou cause une déformation significative du kart ou des installations du circuit (ou prouve l'efficacité de telles installations en cas d'accident à fort impact), il incombe au responsable du circuit de soumettre à l'ASN et, lorsque les lois du pays le permettent, à la FIA un rapport détaillé sur les circonstances, les blessures physiques, les dommages matériels encourus par les karts, ainsi que sur les installations du circuit. Si les lois du pays ne le permettent pas, l'ASN devrait en informer la FIA. Ledit rapport doit, dans la mesure du possible, inclure: un enregistrement vidéo du kart et du lieu de l'accident réalisé immédiatement après les événements; les données enregistrées par l'équipe du kart; des rapports médicaux; les rapports des témoins et du commissaire de piste.

Cette disposition est une condition nécessaire à la validité de la licence de circuit. Toute dérogation à la règle sera rapportée au Conseil Mondial du Sport Automobile.

Article 14 **Entretien du circuit**

Il est recommandé que l'ASN effectue régulièrement des inspections pendant la période de la licence.

Un entretien adéquat du circuit et de ses installations est une condition de la licence; le circuit devrait être vérifié non seulement avant une épreuve mais également après, de sorte que les dommages puissent être évalués et un programme de réparation établi. Les principaux points qui requièrent une attention régulière sont:

14.1) Revêtement de la piste:

Propreté et condition générale.

14.2) Bords, accotements et zones latérales:

Tous les bords, accotements et zones latérales devraient être au niveau du bord de la piste et toutes les zones situées derrière les bordures devraient être remblayées et nivelées. Le gazon devrait être bien taillé et toutes herbes et végétation sèches enlevées. La végétation doit être enlevée des bacs à gravier. Toutes les zones latérales jusqu'à la première protection doivent être débarrassées de toute obstruction.

14.3) Barrières de pneus:

La solidité des fixations de ces barrières entre elles ainsi qu'aux structures existantes doit être contrôlée.

14.4) Clôtures pour le public et grillages renforcés:

Les supports et la tension de ces clôtures doivent être régulièrement contrôlés. Les clôtures devraient être contrôlées pour détecter toute

Any structure behind the first protection must be at least 1 m behind and shall not obstruct circulation or emergency services in any way. Should a structure be positioned so that it can, if it falls, cross a safety barrier, it must have additional stays behind it to prevent this.

Any paint on the circuit surfacing, other than that which delimits the edges of the track and determines the starting grid, is forbidden for safety reasons.

Article 13 **Accident reporting**

If an accident occurs, in testing or racing, which causes the hospitalisation of any person, significant distortion of the kart or of track installations (or demonstrates the efficiency of such installations in a high-energy accident) the circuit owner will be responsible for ensuring that a detailed report on the circumstances, the injuries and any damage to karts and circuit features is submitted to the ASN and, where the laws of the country allow, to the FIA. If the laws of the country do not allow this, the ASN should keep the FIA informed. The report should as far as possible include: video recording of the kart and scene made immediately after the accident; team data recordings from the kart; medical reports; marshals' and eye witness reports.

This obligation is a condition of validity of the circuit Licence and failure to comply with it will be reported to the World Motor Sports Council.

Article 14 **Circuit maintenance**

It is recommended that the ASN should make regular inspections during the period of the licence.

Proper maintenance of the circuit and its installations is a condition of the licence; the circuit should be checked not only before an event, but also afterwards, so that the damage can be assessed and a repair programme established. The main items which need regular attention include:

14.1) Track surface:

Cleanliness and general condition.

14.2) Edges, verges and lateral areas:

All edges, verges and lateral areas should be level with the edge of the track and all areas behind kerbs filled in and level. In all grass-covered areas, the grass should be kept trimmed; dry grass and all vegetation should be removed. Vegetation should be removed from gravel beds. All lateral areas, up to the first protection, should be kept clear of any obstruction.

14.3) Tyre barriers:

Tyre barriers should be checked for firm location to existing structures and tight attachment together.

14.4) Spectator and debris fencing:

These fences should be checked regularly for support and tensioning. The fences should be checked for deterioration.

détérioration.

14.5) Bordures:

Les bordures doivent être contrôlées de façon permanente. Les bordures endommagées doivent être remises en état/remplacées immédiatement.

14.6) Egouts et conduites d'eau:

Les écoulements d'eau devraient être nettoyés et inspectés par l'ASN, qui vérifiera leur bon fonctionnement avant les épreuves importantes.

14.7) Lignes de délimitation du circuit:

Toutes les lignes de délimitation de la Piste et des Stands devraient toujours être maintenues propres et intactes, et de préférence repeintes avant les épreuves importantes.

14.8) Observation et visibilité:

Une bonne visibilité doit être maintenue à tout moment entre des Postes consécutifs de Commissaires/d'Observation/de Signalisation, etc. Les arbres et la végétation doivent être dégagés ou taillés afin de maintenir une bonne visibilité.

14.9) Communications:

Le bon fonctionnement du téléphone et autres moyens de communication doit être contrôlé.

14.5) Kerbs:

Kerbs should be continually checked for damage. Broken kerbs should be repaired/replaced immediately.

14.6) Drains and drainage:

Drains should be cleaned, and inspected by the ASN for correct operation prior to major events.

14.7) Circuit demarcation lines:

All demarcation lines for Track and Pits should be kept clear and clean and preferably repainted prior to major events.

14.8) Observation and vision:

Clear vision should be maintained at all times between consecutive Marshals/Observation Posts/Signalling locations etc. Trees and vegetation should be cleared or trimmed to maintain good vision.

14.9) Communications:

Telephone and other communications should be checked.

Annexes

Voir <http://www.cikfia.com>

Appendices

See <http://www.cikfia.com>

REGLEMENT DES CIRCUITS: PARTIE 2

Recommandations concernant la surveillance des circuits de Karting

CHAPITRE 1 - OBJECTIFS

1.1 - Organisation générale

CHAPITRE 2 - SURVEILLANCE DU CIRCUIT

2.1 - Équipement

2.2 - Postes de surveillance

2.3 - Signalisation

CHAPITRE 3 - SERVICE DE SECOURS

3.1 - Services médicaux

Seul le texte français fait foi.

Chapitre 1 Objectifs

Les recommandations de la présente Annexe s'appliquent particulièrement aux courses de Karting: elle définira les objectifs et l'organisation de la surveillance du circuit et des services d'intervention, tout en établissant les règles qu'il est recommandé de suivre pour atteindre ces objectifs.

La surveillance du circuit est destinée à assurer des conditions de sécurité optimales pendant le déroulement de l'Épreuve. Les personnes travaillant au bord de la piste (commissaires de piste, médecins, paramédicaux, etc.) doivent être rendus facilement identifiables en fonction de leur tâche. La manière de les identifier doit être spécifiée dans le «manuel opérationnel» de chaque Épreuve.

1.1 - Organisation générale

Le Directeur de Course doit désigner un adjoint chargé d'organiser et de diriger la surveillance du circuit et les services d'intervention. Cet adjoint aura le titre de responsable de la sécurité et rendra compte directement au Directeur de Course. Pour chaque Épreuve CIK-FIA cette dernière désignera un Starter officiel. Celui-ci devra obligatoirement être le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve.

Chapitre 2 Surveillance du circuit

Les tâches de surveillance du circuit comprennent les domaines suivants, l'observation, la signalisation et l'intervention, comprenant un équipement déterminé (Article 2.1), des postes de surveillance (Article 2.2) et une signalisation très précise (Article 2.3).

2.1 - Équipement

Pour la Direction de Course:

- a) Un système émetteur/récepteur radio relié au chronométrage, au bureau des Commissaires Sportifs (CS) et au responsable du Parc Fermé,
- b) tous les drapeaux nécessaires au bon déroulement de l'Épreuve,
- c) un panneau afin de pouvoir signaler certaines pénalisations (faux départ, départ anticipé, etc.)

CIRCUIT REGULATIONS: PART 2

Recommendations for the supervision of Karting Circuits

CHAPTER 1 - AIMS

1.1 - General organisation

CHAPTER 2 - SUPERVISION OF THE CIRCUIT

2.1 - Equipment

2.2 - Observation posts

2.3 - Signalling

CHAPTER 3 - EMERGENCY SERVICES

3.1 - Medical services

The French is the authentic text.

Chapter 1 Aims

The recommendations in this Appendix apply in particular to Karting races. This Appendix shall define the aims and organisation of the supervision of the circuit and the emergency services, and establish the rules which it is recommended to observe in achieving these aims.

The supervision of the circuit is intended to maintain optimum safety conditions for the running of the Event. Trackside workers (marshals, doctors, paramedics, etc.) must be made easily identifiable according to their functions: the way of identifying them must be specified in the «operational manual» of each Event.

1.1 - General organisation

The Clerk of the Course should nominate a deputy responsible for organising and administering the supervision of the circuit and the emergency services. This deputy will have the title of chief safety officer and will report directly to the Clerk of the Course. For each CIK-FIA Event the CIK-FIA shall appoint an official Starter. He must be the Clerk of the Course or the Race Director.

Chapter 2 Supervision of the circuit

Duties in connexion with supervision of the circuit include the following areas: observation, signalling and intervention, with a determined equipment (Article 2.1), observation posts (Article 2.2) and very specific signalling (Article 2.3).

2.1 - Equipment

For Race Control:

- a) A radio walkie-talkie system connected with timekeeping, with the Stewards' office and with the Parc Fermé officer,
- b) all the flags necessary for the good running of the Event,
- c) a panel permitting to signal certain penalties (false start, jumped start, etc.).

Pour les Commissaires Techniques (CT):

- a) un système téléphonique ou de communication électronique relié au bureau des CS,
- b) un fax relié au bureau des CS,
- c) un système émetteur/récepteur radio relié à la direction de course.

Pour les Commissaires Sportifs (CS):

Le bureau des CS doit se situer dans le même bâtiment que celui des chronomètres. Ce bureau doit être une salle insonorisée et exclusivement accessible aux officiels. Elle doit être munie d'une sortie indépendante donnant sur la piste ou sur le Parc Fermé.

Cette salle doit être munie:

- a) d'un fax (relié avec les commissaires techniques),
 - b) d'un téléphone intérieur en liaison avec les chronomètres et avec les CT,
 - c) d'un émetteur réception radio pour chaque CS,
 - d) du plan du circuit indiquant l'emplacement de tous les services de sécurité ainsi que les zones rouges prévues pour la presse,
 - e) d'une copie de la Licence du circuit délivrée par la CIK-FIA.
- Pour chaque grande manifestation, un secrétaire au minimum trilingue (français, anglais plus la langue du pays où se déroule la manifestation) devra être mise à la disposition des CS pendant la durée totale de la manifestation.

Mise en œuvre des opérations:

Avant le départ de chaque manche de l'Épreuve, il appartient au Directeur de Course ou à son assistant de s'assurer:

- a) que le circuit est libre de tout obstacle,
- b) que tous les commissaires de piste occupent bien leurs postes,
- c) que toutes les voies d'accès et de sortie de la piste sont fermées.

Les autres devoirs du Directeur de Course prévus par la présente Annexe sont:

- autoriser l'utilisation de tout service d'urgence qui sera jugé nécessaire, en accord avec le responsable de ce service,
- présenter des signaux qui lui sont formellement réservés,
- la surveillance de la piste à l'œil nu,
- et assurer qu'une compilation contenant tous les rapports (des commissaires de pistes, etc.) est correctement tenue, afin que des mesures puissent être prises si nécessaire.

En outre il lui appartient à tout moment de veiller à ce que la compétition se déroule en toute conformité avec le Code Sportif International de la FIA, le Règlement Standard du Championnat le cas échéant et le Règlement Particulier de l'Épreuve.

2.2 - Postes de surveillance

a) Leur personnel (les commissaires de piste) assure la surveillance de la piste et de ses environs immédiats. Ces postes, adjacents à la piste, doivent dans leur conception prévoir une aire stabilisée adéquate à l'abri des karts qui tournent sur la piste et protéger les officiels et l'équipement.

b) Nombre et emplacement:

- Le nombre et l'emplacement des postes seront déterminés en fonction des caractéristiques du circuit.
- Aucun secteur de la piste ne doit échapper à l'observateur.
- Chaque poste devra être occupé au minimum par 2 personnes.
- Chaque poste devra pouvoir communiquer visuellement avec le précédent et le suivant et pouvoir communiquer par radio avec la

For Scrutineers:

- a) a telephone or electronic communications system connected with the Stewards' office,*
- b) a fax connected with the Stewards' office,*
- c) a radio transceiver connected with Race Control.*

For Stewards:

The Stewards' office must be located in the same building as that of the timekeepers. This room must be a sound-proof room accessible only to officials. It should have an independent exit to the track or the Parc Fermé.

This room must be equipped with:

- a) a fax (connected with the scrutineers),*
 - b) an intercom telephone connected with the timekeepers and scrutineers,*
 - c) a radio transceiver for communication with each steward,*
 - d) a plan of the circuit showing the location of all safety services as well as the red zones provided for the press,*
 - e) a copy of the circuit Licence issued by the CIK-FIA.*
- For each major meeting, a secretary speaking three languages as a minimum (French, English plus the language of the country where the meeting is organised) shall be at the Stewards' disposal for the whole duration of the meeting.*

Implementation of the operations:

Before the start of every heat of the Event, it is the duty of the Clerk of the Course or his deputy, to ensure:

- a) that the circuit is free from all obstacles,*
- b) that all marshals are duly positioned,*
- c) that all access lanes to and from the track are closed.*

The other duties of the Clerk of the Course concerned by this Appendix are:

- the authorising of the deployment of any emergency service as shall be deemed necessary in agreement with the chief of that service,*
- the use of those signals expressly reserved for his use,*
- the surveillance of the track by the naked eye,*
- and ensuring that a proper compilation of all reports (from marshals, etc.) be kept so that action may be taken where appropriate.*

Further, it shall at all times be his responsibility to see that the competition is run in full compliance with the FIA International Sporting Code, the Championship Standard Regulations if appropriate and the Supplementary Regulations for the Event.

2.2 - Observation posts

a) Surveillance of the track and its immediate surroundings is provided by observation post staff (the marshals). In their design these posts, adjacent to the track, must provide an adequate stabilised area protected from the competing karts and sheltered from the elements, for the officials and equipment.

b) Number and location:

- These are determined for each circuit in accordance with the circuit characteristics.
- No section of the road must escape observation.
- Each post shall be manned by two persons as a minimum.
- Each post must be able to communicate by sight with the preceding and the following ones and to communicate by radio with Race

Direction de Course.

- Chaque poste doit être signalé par un panneau clairement visible de la piste portant un numéro allant en augmentant depuis le premier poste placé après la ligne de départ.

c) Protection:

Les postes doivent être situés de telle manière que le personnel ne se trouve contraint d'opérer sans protection qu'en cas de sortie ou d'accident.

Le poste offrira un type de protection imposé par la CIK-FIA.

d) Equipement: il faut prévoir à chaque poste:

(a) un ensemble de drapeaux de signalisation (références Pantone) comprenant:

- 2 jaunes (jaune C),
- 1 jaune rayé de rouge,
- 1 blanc,
- 1 vert (348 C),
- 1 bleu (298 C),
- 1 rouge (186 C).

(b) Il faut prévoir au minimum à chaque poste:

- 1 extincteur portatif,
- 1 panneau «SLOW»,
- 2 balais brosse.

Personnel:

Les commissaires de piste devront être qualifiés pour cette fonction par le passage d'un examen spécial sous le contrôle de l'ASN.

Tâches:

Chaque poste devra:

- avertir les Pilotes au moyen de signalisation (drapeaux, panneaux ou feux lumineux) de tout danger ou de toute difficulté qu'ils pourraient ne pas prévoir,
- informer la Direction de Course de tout incident se produisant dans les limites d'intervention du poste et proposer la mise en action des services d'urgence si cela semble nécessaire,
- vérifier que la course se déroule d'une manière équitable du point de vue sportif et rapporter à la Direction de Course tout comportement dangereux ou antisportif,
- entretenir son secteur de piste pour qu'il reste propre et libre d'obstacles en essayant d'éliminer l'huile qui s'y serait répandue ainsi que les graviers qui se trouveraient sur la piste suite à une sortie de route.

Vêtements:

Les commissaires de piste doivent tous porter les mêmes vêtements fournis par l'organisateur ou l'ASN.

Les commissaires de piste ne doivent pas porter de vêtements d'une couleur similaire à celle des drapeaux de signalisation.

2.3 - Signalisation

En ce qui concerne la surveillance de la piste, le Directeur de Course (ou son adjoint) et les postes de surveillance doivent compter sur l'usage des signaux pour contribuer à la sécurité des Pilotes et faire respecter le règlement. Ces signaux sont transmis à la lumière du jour par des drapeaux de couleurs différentes ou panneaux, ou par des feux de couleurs différentes de nuit.

Direction.

- Each post must be marked with a sign-board bearing a number increasing incrementally from the first post after the starting line.

c) Protection:

The posts must be situated so that only in the case of an incident would their staff be compelled to operate unprotected.

The posts must have a type of protection imposed by the CIK-FIA.

d) Equipment: each post must be provided with :

(a) a set of signalling flags (Pantone references) comprising:

- 2 yellow (yellow C),
- 1 yellow with red stripes,
- 1 white,
- 1 green (348 C),
- 1 blue (298 C),
- 1 red (186 C).

(b) each post must be provided as a minimum with:

- 1 portable fire-extinguisher,
- 1 «SLOW» board,
- 2 brooms.

Staff:

Marshals must be qualified for this task after a special examination under ASN control.

Duties:

Each post shall:

- warn Drivers by means of signalling (flags, boards or lights) of any danger or difficulty which they may be unable to foresee,
- report to Race Control any incidents occurring within the limits of action of the post and propose the calling into action of emergency services as necessary,
- verify whether the race is run fairly from a sporting point of view and report to Race Control any unsporting or dangerous behaviour,
- maintain its sector of the track clean and clear of obstacles, attempting to remove any spilled oil, as well as any gravel which may be on the track after an accident.

Clothing:

Marshals must all wear the same clothing supplied by the organiser or his ASN.

Marshals must not wear clothing similar in colour to any signalling flag.

2.3 - Signalling

In the supervision of the road, the Clerk of the Course (or his deputy) and the observation posts rely on the use of signals to contribute to the Drivers' safety and enforce the regulations.

Signals are given in daylight by different coloured flags or boards, or by lights of different colours at night.

Drapeaux:

Les dimensions minimales de tous drapeaux sont de 60 x 80 cm, sauf celles du drapeau rouge et du drapeau à damier qui devront être au moins de 80 x 100 cm.

* 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 Épreuves 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 immobiles 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.

Flags:

The minimum size of all flags is 60 x 80 cm except the red and chequered flags which shall be at least 80 x 100 cm.

* 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 Events, 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 (40cm 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 at 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 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) 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 l'Épreuve 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 de Course le juge nécessaire.

Signalisation par panneaux «SLOW»:

Les dimensions minimales des panneaux devraient être de 60 x 80 cm. Les panneaux doivent être de couleur jaune, avec l'inscription «SLOW» en noir.

Ces signaux par panneaux «SLOW» doivent être utilisés par le Directeur d'Épreuve, le Directeur de Course ou son adjoint sur la ligne de départ et par tous les postes de surveillance sur décision de la Direction de Course de neutraliser la course (selon la procédure

(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 Event.

* 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 Clerk of the Course, to signal the start of a warm-up lap or the start of a practice session.

«SLOW» board signalling:

The minimum dimensions of the boards should be 60 x 80 cm. Boards must be yellow, with the word «SLOW» in black.

«SLOW» board signalling must be used by the Race Director, the Clerk of the Course or his deputy on the starting line and by all the surveillance posts further to the decision of Race Direction to neutralise the race (according to the procedure described in Article 2.20b

décrite à l'Article 2.20bis des Prescriptions Générales).

of the General Prescriptions).

Chapitre 3 Service de secours

Il appartient aux Commissaires de piste d'effectuer la première intervention en cas d'accident en vue de faire dégager la piste. Cependant la manipulation d'un éventuel blessé ne peut se faire qu'en la présence de membres de l'équipe médicale sous la responsabilité du ou des Médecins.

Si un kart s'arrête sur la piste ou s'il la quitte, le premier souci des Commissaires de piste dans ce secteur sera de le déplacer vers un endroit sûr. Aucun Pilote n'a le droit de refuser que son kart soit déplacé hors de la piste. Il doit faire tout son possible pour faciliter la manœuvre et obéir aux directives des Commissaires de piste. Le Pilote a pour obligation de rester auprès de son kart jusqu'à la fin de la course.

3.1 - Services médicaux

3.1.1 - Aux conditions formulées dans le présent règlement pour l'organisation des services médicaux des Épreuves internationales de Karting, peuvent s'ajouter, pour chaque pays concerné, les dispositions légales en vigueur.

3.1.2 - Médecins

Les dispositions ci-après sont d'application obligatoire pour toute épreuve inscrite au Calendrier Sportif International.

3.1.2.1 - Présence, chaque jour à partir de la première course ou séance d'essai, de deux Médecins compétents pour les soins d'urgence et la réanimation, selon la législation en vigueur dans le pays organisateur.

Dans tous les cas, aucune compétition ou séance d'essai ne peut se dérouler hors la présence d'un Médecin.

Nota : cette présence de deux Médecins est recommandée pour toute épreuve nationale.

3.1.2.2 - L'un de ces deux Médecins assure la fonction de Médecin-Chef. Son nom devra figurer dans le Règlement Particulier de l'Épreuve. Le recrutement du personnel médical et paramédical nécessaire est placé sous sa responsabilité. L'Organisateur est tenu de lui fournir toute l'aide nécessaire pour l'accomplissement de sa tâche.

Les Organisateurs sont tenus de lui fournir tous les moyens matériels et administratifs nécessaires au déroulement de sa mission. Il/elle doit toujours pouvoir être joint(e). Une liaison radio avec le Directeur d'Épreuve est obligatoire.

3.1.2.3 - Ambulances

La présence de deux ambulances est nécessaire.

Elles devront chaque jour être présentes à partir de la première course ou séance d'essai.

Dans tous les cas, aucune compétition ou séance d'essai ne peut se dérouler hors la présence d'une ambulance. Au cas où les deux Médecins sont en intervention, l'Épreuve doit être interrompue jusqu'au retour d'au moins un des deux Médecins.

Au moment d'une intervention et dans chaque ambulance : un Médecin doit être présent, plus un(e) paramédical(e) compétent(e) pour les soins d'urgence, selon la législation en

Chapter 3 Emergency services

It is normally the duty of the Marshals to make the first intervention in the Event of an accident in order to clear the track. However, someone who may have been injured may be handled only in the presence of members of the medical team under the responsibility of the Doctor(s).

If a kart stops on the track or leaves it the first duty of the Marshals in that sector is to take it to a place of safety. No Driver has the right to refuse to allow his kart to be taken off the track, he must do everything he can to help and obey the Marshals' instructions.

It is the Driver's duty to stay close to his kart until the end of the race.

3.1 - Medical services

3.1.1 - Under the terms of these regulations for the organisation of the medical services of international Karting Events, the legal requirements in force in each country can be added.

3.1.2 - Doctors

The following provisions are mandatory for any event entered on the International Sporting Calendar.

3.1.2.1 - Presence, every day from the first race or practice session, of two Doctors skilled in emergency aid and resuscitation, according to the legislation in force in the organising country.

Under no circumstances can a competition or practice session be held if a Doctor is not present.

Note: the presence of two Doctors is recommended for any national Event.

3.1.2.2 - One of the two Doctors has the function of Chief Medical Officer. His name must appear in the Supplementary Regulations of the Event. He is responsible for recruiting the necessary medical and paramedical personnel. The Organiser is obliged to provide him with all the assistance necessary for the performance of his duties.

The Organisers are obliged to provide him/her with all the material and administrative means necessary for the performance of his/her duties. It must be possible to contact him/her at any time. A radio contact with the Race Director of the Event is mandatory.

3.1.2.3 - Ambulances

The presence of two ambulances is necessary.

They shall be present every day from the first race or practice session.

Under no circumstances can a competition or practice session be held if an ambulance is not present. If both Doctors carry out an intervention the Event must be stopped until at least one of the two Doctors is back.

At the time of an intervention and in each ambulance: a Doctor must be present, as well as a paramedic competent for emergency aid, according to the legislation in force in the organising country.

vigueur du pays organisateur.

Deux équipements complets et distincts, conformes à la liste ci-dessous, doivent être à disposition au départ des Épreuves, soit à demeure dans les ambulances, soit sous forme de sac médical. Ce matériel doit être vérifié par chaque Médecin-Chef.

Dans tous les cas, le personnel de secours doit être familiarisé et formé à l'utilisation du matériel retenu.

La liste présentée ci-dessous est le minimum requis. Elle n'est pas limitative.

I) Équipement pour sécuriser les voies aériennes supérieures :

- * matériel pour l'intubation endotrachéale, détecteur d'intubation œsophagienne, ou dispositif de détection du dioxyde de carbone expiré,
- * matériel permettant, en cas d'intubation difficile ou impossible, d'assurer une ventilation des voies aériennes (par exemple : Fastrach® ou Combitube®, etc.),
- * masques sans réinspiration avec une source d'oxygène à fort débit (pour patients avec ventilation spontanée),
- * canules de Guedel de taille adaptée pour enfant et adulte,
- * sondes nasopharyngiennes de taille adaptée pour enfant et adulte,
- * laryngoscope pour enfant et adulte et batteries/ampoules de rechange,
- * sondes orotrachéales de taille adaptée pour enfant et adulte avec raccords appropriés et dispositif gonflable, dispositif de mesure de la saturation d'oxygène,
- * mini-dispositifs de cricothyroïdectomie.

II) Ventilation :

- * aspirateur portable (300 mg Hg de pression),
 - * un choix complet de sondes d'aspiration, sonde rigide de Yankauer,
 - * un sac auto-gonflant avec réservoir d'O₂ et masque,
 - * ventilation mécanique utilisant diverses modalités actuellement acceptées,
 - * source d'O₂ avec détendeur et raccords appropriés,
 - * drainage thoracique avec valve anti reflux.
- Il est recommandé de disposer de masques à barrière pour la pratique éventuelle du bouche à bouche.

III) Assistance circulatoire :

- * dispositifs pour arrêter une hémorragie en cas de traumatisme important aux extrémités,
- Note : l'utilisation de clamps chirurgicaux n'est pas recommandée. L'utilisation de garrots validés conçus à cet effet, tout comme celle de substances hémostatiques (Quick Clot®, etc.), est souhaitable,
- * matériel pour préparer l'accès intraveineux,
 - * nécessaire à perfusion IV x 4,
 - * cathéters IV - taille 14 x 3/taille 16 x 3,
 - * kit de cathétérisme veineux central,
 - * matériel pour le drainage gastrique,
 - * matériel pour le sondage vésical,
 - * un volume suffisant d'expansurs volémiques,
 - * moniteur cardiaque
 - * E. C. G.,
 - * sphymomanomètre + stéthoscope.

Two complete and distinct sets of equipment complying with the list below must be available at the start of the Events, either permanently in the ambulances or as a medical bag. This equipment must be checked by each Chief Medical Officer.

In any event, the rescue personnel must be familiar with and trained to use the chosen equipment.

The list below is the required minimum. It is not restrictive.

I) Equipment for securing the upper airways:

- * equipment for endotracheal intubation, device for detecting oesophageal intubation, or device for detecting exhaled carbon dioxide,
- * equipment for providing airway support in the event of difficult or impossible intubation (e.g. Fastrach® or Combitube®, etc.),
- * non-rebreathing masks with a source of high-flow oxygen (for patients with spontaneous ventilation),
- * Guedel airways of a size adapted for children and adults,
- * nasopharyngeal airways of a size adapted for children and adults,
- * laryngoscope for children and adults and spare batteries/bulbs,
- * orotracheal tubes of a size adapted for children and adults, with appropriate connectors and cuff inflating device, device to measure the saturation of oxygen,
- * mini cricothyrotomy device.

II) Ventilation:

- * portable suction machine (300 mg Hg vacuum),
 - * full selection of suction catheters and 1 rigid Yankauer tube,
 - * self-inflating bag with O₂ reservoir and face mask,
 - * mechanical ventilation using various methods currently accepted,
 - * source of O₂ with reducing valve and appropriate connectors,
 - * thoracic drainage with non-return valve.
- It is recommended to have barrier masks available in case mouth-to-mouth resuscitation is necessary.

III) Circulatory support:

- * devices for stopping a haemorrhage in case of serious injuries to the extremities,
- Note: the use of surgical clamps is not recommended. The use of validated tourniquets conceived for this purpose and the use of hemostatic substances (Quick Clot®, etc.) is recommended;
- * equipment for preparing intravenous access,
 - * IV drip kit x 4,
 - * IV cannulae - size 14 x 3/size 16 x 3,
 - * kit for central venous cannulae,
 - * equipment for gastric drainage,
 - * equipment for bladder catheterisation,
 - * a sufficient volume of volume expanders,
 - * heart monitor
 - * E. C. G.,
 - * sphymomanometer + stethoscope.

IV) Médicaments :

- * drogues de réanimation actuellement recommandées et utilisées dans le pays concerné,
- * à titre indicatif et non limitatif, les substances suivantes sont conseillées:
 - médicaments à visée respiratoire,
 - médicaments à visée cardio-vasculaire,
 - médicaments à visée analgésique ou spasmolytique,
 - médicaments à visée sédatrice et antiépileptique,
 - glucocorticoïdes,
 - médicaments pour intubation; et anesthésie.

Cette liste n'est pas limitative et est laissée à l'appréciation de chacun. Elle doit en outre comprendre un ensemble complet de médicaments utilisés pour faire face aux urgences médicales et traumatiques dans un cadre pré-hospitalier.

V) Matériel supplémentaire :

a. Obligatoire dans tous les cas :

- * une réserve d'O₂,
- * boîte contenant des instruments chirurgicaux stérilisés, y compris du matériel hémostatique,
- * matériel nécessaire pour la prise en charge initiale d'un grand brûlé,
- * dispositifs pneumatiques de réduction et de contention des fractures,
- * colliers cervicaux (différentes tailles, adultes et enfants),
- * du matériel jetable : sondes vésicales, matériel de suture, seringues et aiguilles diverses,
- * otoscope.

b. Conseillé :

- * ophtalmoscope, dispositif de stabilisation non invasive des fractures pelviennes.

3.1.2.4 - Infirmerie

Une infirmerie est obligatoire, sous forme d'une structure permanente ou provisoire (tente, véhicule aménagé). Sa conception et son agencement sont libres. Son équipement est placé sous la responsabilité du Médecin-Chef.

Toutefois, certaines règles doivent être respectées :

- * présence d'un paramédical,
- * une liaison radio,
- * au moins deux lits destinés aux soins courants, avec un espace de travail suffisant,
- * accès et/ou portes prévus pour le passage d'un brancard (1,30 m environ),
- * éclairage électrique
- * provision d'eau chaude et froide,
- * accès depuis la piste,
- * parking pour les ambulances,
- * selon les conditions climatiques, un chauffage/une climatisation peut être nécessaire.

3.1.2.5 - Local pour le contrôle antidopage

Un local pour le contrôle antidopage doit être prévu. Il peut être positionné dans l'infirmerie ou dans un autre endroit fixé à l'avance.

Il doit comporter au minimum une pièce avec chaises et bureau, des WC autonomes, un couloir ou une salle d'attente. Lorsqu'il est

IV) Drugs:

- * resuscitation drugs currently recommended and used in the country concerned,
- * as a non restrictive indication, the following substances are recommended:
 - drugs for respiratory problems,
 - drugs for cardiovascular problems,
 - analgesic and spasmolytic drugs,
 - sedatives and anti-epileptic drugs,
 - glucocorticoids,
 - drugs for intubation and anaesthesia.

This list is not restrictive and is left to the individual's discretion. It must also include a complete set of drugs used for the management of medical and traumatic emergencies in a pre-hospital setting.

V) Additional equipment:

a. Mandatory in all cases:

- * a reserve of O₂,
- * box with sterilised surgical instruments, including haemostatic equipment,
- * equipment necessary for the initial treatment of serious burns,
- * pneumatic devices for fracture reduction and support,
- * cervical collars (different sizes, adults and children),
- * disposable equipment: vesical tubes, suture equipment, various syringes and needles,
- * otoscope.

b. Recommended:

- * opthalmoscope, non invasive stabilisation device for pelvic fractures.

3.1.2.4 - Infirmary

An infirmary is mandatory and must be a permanent or temporary structure (tent, specifically equipped vehicle). Its conception and layout are free. Its equipment is under the responsibility of the Chief Medical Officer.

However, certain rules must be respected:

- * presence of a paramedic,
- * a radio contact,
- * at least two beds for current medical care, with sufficient working space,
- * access and/or doors to allow the passage of a stretcher (approximately 1.30 m),
- * electric lighting
- * hot and cold water supply,
- * access from the track,
- * car park for ambulances,
- * according to weather conditions, heating/air-conditioning may be necessary.

3.1.2.5 - Premises for anti-doping controls

A room for anti-doping controls must be provided for. It can be placed in the infirmary or in another location determined in advance.

It must comprise at least one room with chairs and a desk, autonomous toilet, a hall or a waiting room. If it is placed in the infirmary,

positionné dans l'infirmerie, il devrait avoir une entrée séparée. Il est dans tous les cas nécessaire, en cas de contrôle, de flécher les locaux prévus pour le contrôle antidopage.

3.1.2.6 - Service médical pour le public

Il est différent et complémentaire du service de piste et est conforme à la législation en vigueur du pays. Il est dans tous les cas placé sous la responsabilité et la coordination du Médecin-Chef de l'Épreuve.

3.1.3 - Questionnaire médical

Il doit être adressé deux mois avant l'Épreuve concernée et être signé par :

- le Médecin-Chef,
- l'Organisateur,
- l'ASN.

3.1.4 - Intervention

3.1.4.1 - Sous la responsabilité du Médecin-Chef, les hôpitaux doivent être informés par lettre du déroulement de l'Épreuve, de sa date et de son programme, au moins deux mois à l'avance pour que soient prises les dispositions nécessaires.

3.1.4.2 - En cas d'accident nécessitant un transfert urgent et si l'Épreuve se déroule dans un lieu d'où le transport par route vers le centre hospitalier compétent est jugé trop long ou trop difficile par le Médecin-Chef, celui-ci peut demander à l'Organisateur de prévoir l'utilisation d'un hélicoptère (appareil en «stand by»).

3.1.4.3 - Les Médecins stationnent habituellement en bord de piste, prêts à intervenir «à vue». Un véhicule pourra éventuellement être mis à leur disposition.

3.1.4.4 - Sur les lieux d'un accident, l'organisation et la direction de l'intervention médicale sont assurées uniquement par le Médecin désigné à ce titre par l'Organisateur.

3.1.5 - Contrôle

En cas de questionnaire atypique ou insuffisant, ou pour toute autre raison, la CIK-FIA peut désigner un Délégué Médical pour l'Épreuve concernée.

De même, en cas de constatations négatives pendant le déroulement d'une Épreuve, la CIK-FIA peut désigner un Délégué Médical pour son édition suivante.

it should have a separate entrance.

In the event of a control it is in all cases necessary to signpost the premises provided for anti-doping controls.

3.1.2.6 - Medical service for the public

It is different from and complementary to the service for the track and complies with the legislation in force in the country. In all cases it is placed under the responsibility and the coordination of the Chief Medical Officer of the Event.

3.1.3 - Medical questionnaire

It must be sent two months before the Event concerned and be signed by:

- the Chief Medical Officer,*
- the Organiser,*
- the ASN.*

3.1.4 - Intervention

3.1.4.1 - Under the responsibility of the Chief Medical Officer, the hospitals must be advised in writing of the running of the Event, its date and its programme, at least two months in advance so that the necessary arrangements can be made.

3.1.4.2 - In case of an accident requiring an urgent transfer and if the Event is run in a location where, in the opinion of the Chief Medical Officer, the journey by road to the designated hospital is too long or too difficult, he may ask the Organiser to provide a helicopter («on stand by»).

3.1.4.3 - Doctors usually stay by the side of the track, ready to intervene «on sight». A vehicle may be placed at their disposal.

3.1.4.4 - At the scene of an accident, the organisation and management of the medical intervention are ensured only by the Doctor designated for this purpose by the Organiser.

3.1.5 - Control

In the event of an atypical or insufficient questionnaire, or for any other reason, the CIK-FIA can designate a Medical Delegate for the Event concerned.

Likewise, if the CIK-FIA establishes that there are negative aspects in the running of an Event, it can designate a Medical Delegate for the next edition of the Event.



COMMISSION INTERNATIONALE DE KARTING
FIA

January

Date	Circuit	Pays	Title of Event	Categories
12.01 - 14.01	Bandaragama	 LKA	X30 Asia Cup 2018	X30 Jr, X30 Sr, X30 Master
25.01 - 28.01	Adria International	 ITA	WSK Champions Cup	OK, OK-Junior, KZ2

February

Date	Circuit	Pays	Title of Event	Categories
1.02 - 4.02	Adria International	 ITA	WSK Super Master Series (1)	OK, OK-Junior, KZ2
8.02 - 11.02	Lucas Guerrero, Valencia	 ESP	Iame X30 Winter Cup 2018	X30 Jr, X30 Sr, X30 Shifter
16.02 - 18.02	Lonato South Garda	 ITA	23° Winter Cup	OK, OK-Junior, KZ2

March

Date	Circuit	Pays	Title of Event	Categories
8.03 - 11.03	Lonato South Garda	 ITA	29° Trofeo Andrea Margutti	OK, OK-Junior, KZ2, X30 Sr
15.03 - 18.03	La Conca	 ITA	WSK Super Master Series (2)	OK, OK-Junior, KZ2
22.03 - 25.03	Salbris*	 FRA	Iame X30 Euro Series (1)	X30 Jr, X30 Sr, X30 Shifter
24.03 - 24.03	KF1 Karting Circuit	 SGP	Rok Cup Singapore 2018 (1)	Rok Junior, Rok Senior
29.03 - 1.04	Sarno	 ITA	WSK Super Master Series (3)	OK, OK-Junior, KZ2
30.03 - 1.04	Mariembourg	 BEL	Iame International Open	X30 Jr, X30 Sr, X30 Master, X30 Super, X30 Super Shifter

Date	Circuit	Pays	Title of Event	Categories
31.03 - 1.04	Le Castellet	 FRA	Championnat de France SK Open (1)	SK
April				
Date	Circuit	Pays	Title of Event	Categories
5.04 - 8.04	Sarno	 ITA	WSK Super Master Series (4)	OK, OK-Junior, KZ2
13.04 - 15.04	Lonato South Garda	 ITA	Int. DMSB Kartrennen Lonato (1)	OK, OK-Junior, KZ2
19.04 - 22.04	Sarno	 ITA	CIK-FIA EUROPEAN JUNIOR CHAMPIONSHIP - 1st round	OK-Junior
19.04 - 22.04	Sarno	 ITA	CIK-FIA EUROPEAN CHAMPIONSHIP - 1st round	OK
20.04 - 22.04	Genk	 BEL	Rotax Max Euro Trophy (1)	MAX Jr, MAX Sr, DD2, DD2 Master
21.04 - 21.04	KF1 Karting Circuit	 SGP	Rok Cup Singapore 2018 (2)	Rok Junior, Rok Senior
27.04 - 28.04	Dijon-Prenois	 FRA	Championnat de France SK Open (2)	SK
27.04 - 29.04	Siena	 ITA	Campionato Italiano ACI Karting (1)	OK-Junior
May				
Date	Circuit	Pays	Title of Event	Categories
3.05 - 6.05	Salbris*	 FRA	CIK-FIA KARTING ACADEMY TROPHY - 1st round	OK-Junior
3.05 - 6.05	Salbris*	 FRA	CIK-FIA EUROPEAN KZ2 CHAMPIONSHIP - 1st round	KZ2
3.05 - 6.05	Salbris*	 FRA	CIK-FIA EUROPEAN KZ CHAMPIONSHIP - 1st round	KZ
11.05 - 13.05	Wackersdorf	 DEU	Int. ACV Kartrennen Wackersdorf (2)	OK, OK-Junior, KZ2
17.05 - 20.05	PF Int'l	 GBR	CIK-FIA EUROPEAN JUNIOR CHAMPIONSHIP - 2nd round	OK-Junior
17.05 - 20.05	PF Int'l	 GBR	CIK-FIA EUROPEAN CHAMPIONSHIP - 2nd round	OK
24.05 - 27.05	Mariembourg	 BEL	Iame X30 Euro Series (2)	X30 Jr, X30 Sr, X30 Shifter
25.05 - 27.05	La Conca	 ITA	Campionato Italiano ACI Karting (2)	KZ2

June

Date	Circuit	Pays	Title of Event	Categories
1.06 - 3.06	Donington	 GBR	CIK-FIA EUROPEAN SUPERKART CHAMPIONSHIP - 1st round	SK D1
1.06 - 3.06	Ampfing*	 DEU	Int. ADAC Kartrennen Ampfing (3)	OK, OK-Junior, KZ2
2.06 - 2.06	KF1 Karting Circuit	 SGP	Rok Cup Singapore 2018 (3)	Rok Junior, Rok Senior
8.06 - 10.06	Kristianstad	 SWE	Rotax Max Euro Trophy (2)	MAX Jr, MAX Sr, DD2, DD2 Master
8.06 - 10.06	Sarno	 ITA	Campionato Italiano ACI Karting (3)	OK, OK-Junior, KZ2
14.06 - 17.06	Ampfing*	 DEU	CIK-FIA EUROPEAN JUNIOR CHAMPIONSHIP - 3rd round	OK-Junior
14.06 - 17.06	Ampfing*	 DEU	CIK-FIA EUROPEAN CHAMPIONSHIP - 3rd round	OK
21.06 - 24.06	Lonato South Garda	 ITA	WSK Open Cup	OK, OK-Junior, KZ2
29.06 - 1.07	Lonato South Garda	 ITA	Campionato Italiano ACI Karting (4)	OK, OK-Junior, KZ2

July

Date	Circuit	Pays	Title of Event	Categories
5.07 - 8.07	Wackersdorf	 DEU	Iame X30 Euro Series (3)	X30 Jr, X30 Sr, X30 Shifter
12.07 - 15.07	Lonato South Garda	 ITA	CIK-FIA EUROPEAN KZ2 CHAMPIONSHIP - 2nd round	KZ2
12.07 - 15.07	Lonato South Garda	 ITA	CIK-FIA EUROPEAN KZ CHAMPIONSHIP - 2nd round	KZ
13.07 - 15.07	Lonato South Garda	 ITA	CIK-FIA KARTING ACADEMY TROPHY - 2nd round	OK-Junior
14.07 - 14.07	KF1 Karting Circuit	 SGP	Rok Cup Singapore 2018 (4)	Rok Junior, Rok Senior
27.07 - 29.07	Kerpen	 DEU	Int. ADAC Kartrennen Kerpen (4)	OK, OK-Junior, KZ2
27.07 - 29.07	Adria International	 ITA	Campionato Italiano ACI Karting (5)	OK, OK-Junior, KZ2

August

Date	Circuit	Pays	Title of Event	Categories
2.08 - 5.08	Essay*	 FRA	CIK-FIA EUROPEAN JUNIOR CHAMPIONSHIP - 4th round	OK-Junior
2.08 - 5.08	Essay*	 FRA	CIK-FIA EUROPEAN CHAMPIONSHIP - 4th round	OK
3.08 - 5.08	Speedworld Arena Bruck	 AUT	Rotax Max Euro Trophy (3)	MAX Jr, MAX Sr, DD2, DD2 Master
9.08 - 12.08	7 Laghi Kart*	 ITA	Iame X30 Euro Series (4)	X30 Jr, X30 Sr, X30 Shifter
11.08 - 11.08	KF1 Karting Circuit	 SGP	Rok Cup Singapore 2018 (5)	Rok Junior, Rok Senior
17.08 - 19.08	Assen	 NLD	CIK-FIA EUROPEAN SUPERKART CHAMPIONSHIP - 2nd round	SK D1
24.08 - 26.08	Val Vibrata	 ITA	Campionato Italiano ACI Karting (6)	OK, OK-Junior, KZ2

September

Date	Circuit	Pays	Title of Event	Categories
6.09 - 9.09	Genk	 BEL	CIK-FIA INTERNATIONAL KZ2 SUPER CUP	KZ2
6.09 - 9.09	Genk	 BEL	CIK-FIA WORLD KZ CHAMPIONSHIP	KZ
7.09 - 9.09	Genk	 BEL	CIK-FIA KARTING ACADEMY TROPHY - 3rd round	OK-Junior
8.09 - 9.09	Nogaro	 FRA	Championnat de France SK Open (3)	SK
14.09 - 16.09	Pista Salentina*	 ITA	Campionato Italiano ACI Karting (7)	OK-Junior
20.09 - 23.09	Kristianstad	 SWE	CIK-FIA WORLD JUNIOR CHAMPIONSHIP	OK-Junior
20.09 - 23.09	Kristianstad	 SWE	CIK-FIA WORLD CHAMPIONSHIP	OK
21.09 - 23.09	7 Laghi Kart*	 ITA	Campionato Italiano ACI Karting (8)	KZ2
28.09 - 30.09	Le Mans	 FRA	CIK-FIA ENDURANCE CHAMPIONSHIP	OK
28.09 - 30.09	Wackersdorf	 DEU	Rotax Max Euro Trophy (4)	MAX Jr, MAX Sr, DD2, DD2 Master

October

Date	Circuit	Pays	Title of Event	Categories
6.10 - 7.10	Le Vigeant	 FRA	Championnat de France SK Open (4)	SK
10.10 - 13.10	Lonato South Garda	 ITA	Rok Cup International Final	ROK Sr, ROK Super, ROK Shifter, ROK Expert, ROK Expert Plus
10.10 - 14.10	Le Mans Karting Int.	 FRA	Iame International Final	X30 Jr, X30 Sr, X30 Master, X30 Super, X30 Super Shifter
18.10 - 21.10	Lonato South Garda	 ITA	WSK Final Cup (1)	OK, OK-Junior, KZ2
25.10 - 28.10	Lonato South Garda	 ITA	47° Trofeo delle Industrie	OK, OK-Junior, KZ2, X30 Sr
26.10 - 28.10	Bugatti Le Mans	 FRA	CIK-FIA EUROPEAN SUPERKART CHAMPIONSHIP - 3rd round	SK D1

November

Date	Circuit	Pays	Title of Event	Categories
1.11 - 4.11	7 Laghi Kart*	 ITA	WSK Final Cup (2)	OK, OK-Junior, KZ2
15.11 - 18.11	Adria International	 ITA	WSK Final Cup (3)	OK, OK-Junior, KZ2
26.11 - 2.12	Circuito F. Alonso*	 ESP	Iame Masters Cup	X30 Jr, X30 Sr, X30 Super Shifter