



Information dossier



CIK-FIA European Superkart Championship
Silverstone (GBR) - 02-04.04.2010

Sommaire - Contents



1. Règlement particulier - *Supplementary Regulations*
2. Horaires - *Time tables*
3. Listes des engagés - *Entry lists*
4. Règlement Sportif - *Sporting Regulations*
5. Carburant - *Fuel*
6. Pneumatiques - *Tyres*
7. Modifications réglementaires - *Regulations modifications*
8. Divers - *Miscellaneous*





CIK-FIA European Superkart Championship
Silverstone (GBR) - 02-04.04.2010



COMMISSION INTERNATIONALE DE KARTING

SUPPLEMENTARY REGULATIONS

CIK-FIA EUROPEAN SUPERKART CHAMPIONSHIP
(DIVISION 1)

Round 1, SILVERSTONE (GBR)

Date: 02-04/04/2010

REGULATIONS

The final text of these Supplementary 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 Supplementary Regulations.

Article 1 – Organisation

The Event shall be run in accordance with the International Sporting Code and its appendices, the FIA and CIK-FIA official Bulletins, the General Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting international Events and Championships, Cups and Trophies, the Specific Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting Championships, Cups and Trophies, the Sporting Regulations of the CIK-FIA Championship and these Supplementary Regulations.

Article 2 – Information specific to the Event

National Sporting Authority:

MSA-UK

Address: Motor Sports House, Riverside Park,
Colnbrook, Slough SL3 0HG, UK

- a) Phone: +44/1753 765 000
- b) Fax: +44/1753 682 938
- c) E-mail: john.ryan@msauk.org
- d) Web: www.msauk.org

Organiser:

British Superkart Racing Club

Address: 6 Mansfield Avenue, Quorn, LE12 8BD
LOUGHBOROUGH, Great-Britain

- a) Phone: +44 1509 62 07 02
- b) Fax: +44 1509 41 41 17
- c) E-mail: ian.rushforth@superkart.org.uk
- d) Web: www.superkart.org.uk

Organising Committee

Composition:

Mr Drew FURLONG (GBR)
Mr John OSBORNE (GBR)
Mr Ian RUSHFORTH (GBR)

Circuit:

- a) Length: 5,141 m.
- b) Direction of the track: clockwise
- c) Side of the pole position: right
- d) Number of laps in the final phase:
Race 1 & Race 2: 10 laps/Race.

Time Schedule of the Event:

Open Practice – Thursday 1st – 108 £ inc. VAT
09.50 – 12.50 – 16.40: 20 minute sessions
Free Practice – Friday 2nd – 50 € or 45 £
13.45: 25 minute session
Qualifying – Saturday 3rd – 09.00 & 15.55
Race 1 – Sunday 4 – 12.00
Race 2 – Sunday 4 – 15.25

Technical Checks:

Location: Silverstone Circuit Scrutineering Area

Sporting Checks:

Location: Paddock Office on the first floor of the Race Control building

"**Briefing**" with the Entrants and Drivers

Location: Media Centre – Jimmy Brown Suite

Location of the official posting board:

Outside of main entrance to the Race Control building

Stewards' Room:

Room 5 on the first floor of the Race Control building

Prizes and awards:

- Trophies on the podium to the top 3 finishers in Race 1 and Race 2.

- Souvenirs to the top 10 of the Event, based on points awarded for each Race and then aggregated together. In the event of a tie the higher position in Race 2 will act as a tie break.

Article 3 – Main Officials

A) Stewards:

1) Two international Stewards

Mr Thom MEYLINK (NLD)

Mr Christer AMAN (SWE)

2) One national Steward

Mr Andrew THOMPSON (GBR)

3) The Chairman of the Panel of Stewards

Mr Thom MEYLINK (NLD)

B) Clerk of the Course

Mr John OSBORNE (GBR)

Deputy Clerk of the Course

Mr Terry BATEMAN (GBR)

C) Secretary of the meeting

Mr Ian RUSHFORTH (GBR)

D) CIK-FIA Technical Delegate

Mr Marcello SOMERA (ITA)

E) Chief Scrutineer

Mr Colin RINGHAM (GBR)

Deputy Chief Scrutineer

Mr Dave BAXTER (GBR)

F) Chief Medical Officer

Mr Ian ROBERTS (GBR)

G) Timekeeping Officer

Mr John WARD (GBR)

H) CIK-FIA Timekeeping Delegate

Mr Pascal LEMOINE (FRA)

Article 4 – Insurances

In compliance with the legal prescriptions, the Organiser has contracted one or several insurance(s) guaranteeing the following risk(s):

- Third Party Civil Liability with a value of 30 m £ for the meeting.

Article 5 – Protests and Appeals

Amount of the Protest fee: 850 €

Amount of the Appeal fee set by the ASN: 565 £

Amount of the international Appeal fee (FIA): 6,000 €.

Article 6 – Organiser's supplementary provisions

- No garages are available to Superkarts. Superkarts will be in Paddock 2.
- **Name of the Officer in charge of Relations with the Press**
Mr Rob WILLSHIRE (GBR)
- **Name of the Officer in charge of Relations with the Drivers & Entrants**
Mr Ken WALKER (GBR)

VISA OF THE ASN N° 57475

VISA OF THE CIK-FIA N° 01-2010/CIK-FIA



COMMISSION INTERNATIONALE DE KARTING

RÈGLEMENT PARTICULIER

CHAMPIONNAT D'EUROPE CIK-FIA DE SUPERKART (DIVISION 1)

1^e Épreuve, SILVERSTONE (GBR)

DATE : 02-04/04/2010

RÈGLEMENT

Le texte final du présent Règlement Particulier 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 Particulier.

Article 1 – Organisation

L'Épreuve sera disputée en conformité avec le Code Sportif International et ses Annexes, les Bulletins Officiels de la FIA et de la CIK-FIA, les Prescriptions Générales applicables aux Épreuves internationales et Championnats, Coupes et Trophées CIK-FIA de Karting, les Prescriptions Spécifiques applicables aux Championnats, Coupes et Trophées CIK-FIA de Karting, le Règlement Sportif du Championnat CIK-FIA, ainsi que le présent Règlement Particulier.

Article 2 – Informations spécifiques de l'Épreuve

Autorité Sportive Nationale :

MSA-UK

Adresse : Motor Sports House, Riverside Park,
Colnbrook, Slough SL3 0HG, Grande-Bretagne

- a) Téléphone : +44/1753 765 000
- b) Fax : +44/1753 682 938
- c) Courriel : john.ryan@msauk.org
- d) Site : www.msauk.org

Organisateur :

British Superkart Racing Club

Adresse : 6 Mansfield Avenue, Quorn, LE12 8BD
LOUGHBOROUGH, Grande-Bretagne

- a) Téléphone : +44 1509 62 07 02
- b) Fax : +44 1509 41 41 17
- c) Courriel : ian.rushforth@superkart.org.uk
- d) Site : www.superkart.org.uk

Comité d'Organisation

Composition :

- M. Drew FURLONG (GBR)
- M. John OSBORNE (GBR)
- M. Ian RUSHFORTH (GBR)

Circuit :

- a) Longueur : 5 141 m.
- b) Sens de la course : horaire
- c) Côté de la pole-position : droite
- d) Nombre de tours en phase finale :
Course 1 & Course 2 : 10 tours/Course.

Horaire de l'Épreuve :

Ouverture des Essais – Jeudi 1^{er} – 108 £ TTC
09.50 – 12.50 – 16.40 : séances de 20 minutes
Essais Libres – Vendredi 2 – 50 € ou 45 £
13.45 : séance de 25 minutes
Qualifications – Samedi 3 – 09.00 & 15.55
Course 1 – Dimanche 4 – 12.00
Course 2 – Dimanche 4 – 15.25

Vérifications Techniques

Lieu : Zone des Vérifications Techniques du Circuit de Silverstone

Vérifications Sportives

Lieu : Bureau du Paddock au 1^{er} étage du bâtiment de la Direction de Course

"Briefing" avec les Concurrents et les Pilotes

Lieu : Centre Médias – Suite Jimmy Brown

Emplacement du tableau officiel d'affichage :

Devant l'entrée principale du bâtiment de la Direction de Course

Salle des Commissaires Sportifs :

Salle 5 au 1^{er} étage du bâtiment de la Direction de Course

Prix et récompenses :

- Trophées remis sur le podium aux 3 premiers des Course 1 et Course 2.

- Souvenirs offerts aux 10 premiers de l'Épreuve sur la base du cumul des points attribués pour chaque Course. Les ex-æquo seront départagés selon le classement de la Course 2.

Article 3 – Principaux Officiels

A) Commissaires Sportifs

1) Deux Commissaires Sportifs internationaux

M. Thom MEYLINK (NLD)

M. Christer AMAN (SWE)

2) Un Commissaire Sportif National

M. Andrew THOMPSON (GBR)

3) Le Président du Collège des Commissaires Sportifs

M. Thom MEYLINK (NLD)

B) Directeur de Course

M. John OSBORNE (GBR)

Directeur de Course Adjoint

M. Terry BATEMAN (GBR)

C) Secrétaire de la Manifestation

M. Ian RUSHFORTH (GBR)

D) Délégué Technique CIK-FIA

M. Marcello SOMERA (ITA)

E) Commissaire Technique en Chef

M. Colin RINGHAM (GBR)

Adjoint Commissaire Technique en Chef

M. Dave BAXTER (GBR)

F) Médecin en Chef

M. Ian ROBERTS (GBR)

G) Chronométrateur en Chef

M. John WARD (GBR)

H) Délégué Chronométrateur CIK-FIA

M. Pascal LEMOINE (FRA)

Article 4 – Assurances

Conformément aux prescriptions légales, l'Organisateur a conclu une ou des assurance(s) garantissant le(s) risque(s) suivant(s) :

- Responsabilité Civile vis-à-vis de tiers à valeur de 30 m de £ pour la manifestation.

Article 5 – Réclamations et Appels

Montant du droit de Réclamation : 850 €

Montant du droit d'Appel national fixé par l'ASN : 565 £

Montant du droit d'Appel international (FIA) : 6 000 €.

Article 6 – Dispositions particulières de l'Organisateur

- Aucun garage n'est disponible pour les Superkarts.
Les Superkarts seront au Paddock 2.
- **Nom du Responsable des Relations avec la Presse**
M. Rob WILLSHIRE (GBR)
- **Nom du Responsable des Relations avec les Pilotes & Concurrents**
M. Ken WALKER (GBR)

VISA DE L'ASN N° 57475

VISA DE LA CIK-FIA N° 01-2010/CIK-FIA



CIK-FIA European Superkart Championship
Silverstone (GBR) - 02-04.04.2010



COMMISSION INTERNATIONALE DE KARTING

HORAIRE PROVISOIRE
PROVISIONAL TIME TABLE

CHAMPIONNAT D'EUROPE CIK-FIA DE SUPERKART
(DIVISION 1)

CIK-FIA EUROPEAN SUPERKART CHAMPIONSHIP
(DIVISION 1)

Épreuve 1/Round 1, Silverstone (GBR)

Date: 02-04/04/2010

Vendredi/Friday 02/04/2010

10.00-12.30	Vérifications Techniques / <i>Scrutineering</i>
13.45-14.10	Essais privés / <i>Private practice</i>
14.30-16.30	Vérifications Techniques / <i>Scrutineering</i>
17.00	Briefing

Samedi/Saturday 03/04/2010

09.00-09.25	Essais qualificatifs / <i>Qualifying practice</i> , session 1
15.50-16.15	Essais qualificatifs / <i>Qualifying practice</i> , session 2

Dimanche/Sunday 04/04/2010

12.00	Course 1 / <i>Race 1</i> (12 tours/laps)
16.10	Course 2 / <i>Race 2</i> (12 tours/laps)



Superleague Formula Weekend

Silverstone Grand Prix Circuit

Friday, 2nd April 2010



Class	Session	Start	Finish	Period
Dutch Supercar Challenge (SS2 & SP)	Practice	09:00	09:40	00:40
Superleague Formula	Practice	09:50	10:20	00:30
Dutch Supercar Challenge (GT & SS1)	Practice	10:25	11:05	00:40
SPEED Series	Qualifying	11:15	11:45	00:30
Grand Prix Masters	Qualifying	11:50	12:15	00:25
Superleague Formula	Practice	12:25	12:55	00:30
LUNCH		12:55	13:35	00:40
CIK-FIA European Superkart Championship	Practice	13:35	14:00	00:25
Dutch Supercar Challenge (SS2 & SP)	Qualifying	14:10	14:30	00:20
Superleague Formula	Practice	14:40	15:10	00:30
Dutch Supercar Challenge (GT & SS1)	Qualifying	15:20	15:40	00:20
Grand Prix Masters	Race 1	15:55	16:20	00:25
SPEED Series	Race 2	16:30	18:00	01:30

Saturday, 3rd April 2010

Class	Session	Start	Finish	Period
CIK-FIA European Superkart Championship	Qualifying	09:00	09:25	00:25
SPEED Series	Race 3	09:35	11:05	01:30
World Sportscar Masters	Qualifying	11:15	11:50	00:35
LUNCH BREAK		11:50	12:30	00:40
Dutch Supercar Challenge (SS2 & SP)	Race 4	12:30	13:30	01:00
Grand Prix Masters	Race 5	13:40	14:05	00:25
Superleague Formula	Qualifying A	14:20	14:35	00:15
Superleague Formula	Qualifying B	14:40	14:55	00:15
Superleague Formula	Knockout Qtr Finals	15:05	15:15	00:10
Superleague Formula	Knockout Semi Finals	15:20	15:28	00:08
Superleague Formula	Knockout Final	15:35	15:40	00:05
CIK-FIA European Superkart Championship	Qualifying	15:50	16:15	00:25
Dutch Supercar Challenge (GT & SS1)	Race 6	16:30	17:30	01:00
BookaTrack.com Caterham Superlight R300 Championship	Qualifying	17:40	18:00	00:20

Sunday, 4th April 2010

Class	Session	Start	Finish	Period
BookaTrack.com Caterham Superlight R300 Championship	Race 7	09:00	09:30	00:30
Dutch Supercar Challenge (SS2 & SP)	Race 8	09:45	10:30	00:45
CHURCH BREAK		10:30	11:00	00:30
Superleague Formula	Race 9	11:00	11:45	00:45
CIK-FIA European Superkart Championship (10 laps)	Race 10	12:00		
Dutch Supercar Challenge (GT & SS1)	Race 11	12:35	13:20	00:45
LUNCH BREAK		13:20	14:00	00:40
Superleague Formula	Race 12	14:00	14:45	00:45
Superleague Formula	Race 13	15:00	15:15	00:15
BookaTrack.com Caterham Superlight R300 Championship	Race 14	15:25	15:55	00:30
CIK-FIA European Superkart Championship (10 laps)	Race 15	16:10		
World Sportscar Masters	Race 16	16:40	18:00	01:20



CIK-FIA European Superkart Championship
Silverstone (GBR) - 02-04.04.2010



2010 CIK-FIA EUROPEAN CHAMPIONSHIP (Silverstone) SUPERKART

Liste des inscrits / Entry list

N° No.	Concurrent Entrant	Nat	Pilote Driver	Nat	Chassis / Moteur Chassis / Engine
1	Bennett, Gavin	GBR	Bennett, Gavin	GBR	Anderson / DEA /
2	Payart, Damien	FRA	Payart, Damien	FRA	PVP / FPE /
3	Elkmann, Peter	DEU	Elkmann, Peter	DEU	MS Kart / VM /
5	Hulme, Carl	GBR	Hulme, Carl	GBR	Anderson / FPE /
6	Crowe, Malcolm	GBR	Crowe, Malcolm	GBR	Anderson / DEA /
7	Kleinemeyer, Guido	DEU	Kleinemeyer, Guido	DEU	Anderson / BRC /
8	Riley, John	GBR	Riley, John	GBR	Anderson / FPE /
10	Roberts, Trevor	GBR	Roberts, Trevor	GBR	Anderson / BRC /
13	Maasmann, Marcel	NLD	Maasmann, Marcel	NLD	MS Kart / VM /
15	Hentschel, Daniel	DEU	Hentschel, Daniel	DEU	Anderson / DEA /
18	Harvey, David	GBR	Harvey, David	GBR	Anderson / FPE /
19	Lacoste, Antoine	FRA	Lacoste, Antoine	FRA	Anderson / FPE /
20	Lehtinen, Vesa	FIN	Lehtinen, Vesa	FIN	Anderson / FPE /
21	Sieker, Ulli	DEU	Sieker, Ulli	DEU	USP / Yamaha /
22	Brossard, Olivier	FRA	Brossard, Olivier	FRA	Anderson / FPE /
23	Gjertsen, Erik Martin	NOR	Gjertsen, Erik Martin	NOR	PVP / PVP /
24	Ahlgren, Tony	SWE	Ahlgren, Tony	SWE	PVP / PVP /
25	White, Steve	GBR	White, Steve	GBR	Anderson / Rotax /
26	Reinke, Jürgen	DEU	Reinke, Jürgen	DEU	Anderson / BRC /
27	Malm, Stefan	SWE	Malm, Stefan	SWE	MS Kart / VM /
28	Mahé, Benjamin	FRA	Mahé, Benjamin	FRA	Anderson / DEA /
32	Petersen, Poul V.	DNK	Petersen, Poul V.	DNK	PVP / PVP /
33	Louvet, Jean-Bernard	CHE	Louvet, Jean-Bernard	CHE	PVP / FPE /
35	Vinuales, Emmanuel	FRA	Vinuales, Emmanuel	FRA	PVP / PVP /
39	MS Kart Racing Team	CZE	Kout, Adam	CZE	MS Kart / VM /
43	Demuys, Ludovic	FRA	Demuys, Ludovic	FRA	Anderson / FPE /
46	Pfeiffer, Willi	DEU	Pfeiffer, Willi	DEU	Anderson / DEA /
47	Marggraf, Thomas	DEU	Marggraf, Thomas	DEU	PVP / PVP /
55	Focque, Pierre	FRA	Focque, Pierre	FRA	PVP / FPE /
56	Kievitsbosch, Arjan	NLD	Kievitsbosch, Arjan	NLD	MS Kart / VM /
57	Bagley, Neil	GBR	Bagley, Neil	GBR	PVP / Rotax /
58	Morgan, Lee	GBR	Morgan, Lee	GBR	Raider / Rotax /
59	Nilsson, Robin	SWE	Nilsson, Robin	SWE	Anderson / Yamaha /
60	Urhofer, Thomas	AUT	Urhofer, Thomas	AUT	MS Kart / FPE /
65	Kooiker, Eddie	GBR	Kooiker, Eddie	GBR	Anderson / FPE /
67	Vaughan, Mark	GBR	Vaughan, Mark	GBR	Anderson / Honda /
70	Willshire, Ben	GBR	Willshire, Ben	GBR	Raider / Rotax /
72	Bernhard, Jörg	DEU	Bernhard, Jörg	DEU	PVP / PVP /
74	Robert, Gregory	GBR	Robert, Gregory	GBR	Anderson / Rotax /
75	Speelman, Priscilla	NLD	Speelman, Priscilla	NLD	MS Kart / VM /
78	Sillanpää, Henri	FIN	Sillanpää, Henri	FIN	Anderson / FPE /
84	Chilcott, Robert	GBR	Chilcott, Robert	GBR	Anderson / FPE /
85	Parkes, Gary	GBR	Parkes, Gary	GBR	Anderson / FPE /
88	Busby, Kevin	GBR	Busby, Kevin	GBR	Anderson / Rotax /
89	Kinsey, Carl	GBR	Kinsey, Carl	GBR	Anderson / Rotax /
91	Waring, Kevin	GBR	Waring, Kevin	GBR	Anderson / Honda /
92	Dewart, Richard	GBR	Dewart, Richard	GBR	Anderson / FPE /
93	Parker, Stuart	GBR	Parker, Stuart	GBR	Anderson / Rotax /
95	Knook, Rob	NLD	Knook, Rob	NLD	MS Kart / VM /
111	Platt, Paul	GBR	Platt, Paul	GBR	PVP / Honda /



CIK-FIA European Superkart Championship
Silverstone (GBR) - 02-04.04.2010

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»), le Règlement Technique de Karting («le Règlement Technique»), les Prescriptions Générales applicables aux Épreuves internationales et Championnats, Coupes et Trophées CIK-FIA de Karting («les Prescriptions Générales»), les Prescriptions Spécifiques applicables aux Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA de Karting («les Prescriptions Spécifiques»), le Règlement Particulier de l'Épreuve concernée 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.

ÉPREUVES DU CHAMPIONNAT

5) Sous réserve de modifications du calendrier, le Championnat se déroule en trois Épreuves de deux courses chacune pour la Division 1.

6) Les Épreuves comptant pour le Championnat («les Épreuves») auront le statut de compétitions internationales libres.

7) Chaque Épreuve comportera deux courses, nommées «Course 1» et «Course 2». 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 de 50 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.

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 will reward 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 Karting Technical Regulations («the Technical Regulations»), the General Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting international Events and Championships, Cups and Trophies («the General Prescriptions»), the Specific Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting Championships, Cups and Trophies («the Specific Prescriptions»), the Supplementary Regulations of the Event 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 EVENTS

5) Subject to modifications to the Calendar, the Championship is run over three Events comprising two races each for Division 1.

6) The Events counting towards the Championship («the Events») will have the status of full international Events.

7) Each Event will comprise two races named «Race 1» and «Race 2». The distance of each race, from the start signal to the chequered flag, will be equal to the minimum number of full laps necessary for reaching the distance of 50 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.

CLASSEMENTS

8) Le classement du Championnat sera établi comme suit: chaque Pilote pourra totaliser 80% des résultats, arrondis au chiffre le plus proche, soit:

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

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

9) Le titre de Pilote Champion d'Europe de Superkart sera attribué au Pilote qui aura obtenu le plus grand nombre de points.

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

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 deux Courses d'une même Épreuve 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 Épreuve 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 l'Épreuve du Championnat et seront les seuls Concurrents y participant. Les candidats refusés seront avisés au plus tard 14 jours avant l'Épreuve.

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

CLASSIFICATION

8) *The classification of the Championship will be established as follows: 80% of the results rounded up or down to the nearest figure will count, i.e.:*

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

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

9) *The titles of Superkart European Champion Driver will be awarded to the Driver who has scored the greatest number of points.*

10) *At each Event, the following final classifications shall be drawn up: classification of Drivers in Race 1 and classification of Drivers in Race 2. Points will be awarded at each Race to the 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 both Races of one and the same Event 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 Event 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 Event and will be the only Entrants at this Event. Unsuccessful applications will be notified at last 14 days prior to the Event.

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

Règlement Technique et le Règlement Sportif, et s'engage à les observer;

b) les nom, coordonnées et détails du Pilote.

16) Le nombre des engagés par Épreuve 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 Épreuve:

- 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 Épreuves 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 Épreuve:

- Priorité 1: les Pilotes ayant marqué au moins un point à la première Épreuve du Championnat, sous réserve du respect de la procédure d'engagement;
- Priorité 2: les Pilotes ayant participé à la première Épreuve 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 Épreuve:

- 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 Épreuves 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 deux Épreuves 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 Épreuves 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 4.3 et 4.4

behalf of everyone associated with his participation in the Championship, to respect them;

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

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 Event:

- 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 Events 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 Event:

- 1st priority: Drivers who have scored at least one point in the first Event of the Championship, subject to the respect of the entry procedure;*
- 2nd priority: Drivers who participated in the first Event 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 Event:

- 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 Events 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 two Events 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 Events must be holders of a Grade A or B International Karting Licence, issued by their ASN affiliated the CIK-FIA, in compliance with Articles 4.3 and 4.4 of Appendix B. In order to enter

de l'Annexe B. Les Pilotes s'engageant à une Épreuve 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 Épreuves sont réservées aux Superkarts de Division 1, tels que définis par le Règlement Technique.

19) Le Concurrent doit inscrire une combinaison de châssis et moteurs par Épreuve. Seuls les moteurs agréés avant le 1^{er} avril 2010 sont acceptés. Aucune modification de cette combinaison ne sera possible après l'officialisation de la liste des participants par les Commissaires Sportifs de l'Épreuve.

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 d'ICC ou 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 des Manches, Repêchages et Finales. Les contrevenants seront exclus de l'Épreuve concernée.

VÉRIFICATIONS SPORTIVES ET TECHNIQUES

22) Voir l'Article 2.10 des Prescriptions Générales.

23) Lors des Vérifications Techniques de chaque Épreuve, 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

a Championship Event, 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) Events are reserved for Division 1 Superkarts, as defined by the Technical Regulations.

19) *The Entrant must enter a chassis and engines combination for each Event. Only engines agreed before 1 April 2010 are eligible. No modification of this combination will be allowed after the list of participants has been made official by the Stewards of the Event.*

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 ICC or 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 Heats, Second Chance Heats and Finals. Offenders will be excluded from the Event concerned.

SPORTING CHECKS AND SCRUTINEERING

22) See Article 2.10 of the General Prescriptions.

23) *At Scrutineering of each Event, 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 Scruti-*

doit donc prévoir la présence de Vérifications Techniques jusqu'au départ des Essais Qualificatifs.

SÉCURITÉ GÉNÉRALE

24) 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-Qualificatifs, les Essais Qualificatifs 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-Qualificatifs, les Essais Qualificatifs 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 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 non-Qualificatifs, des Essais Qualificatifs 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 Qualificatifs 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 Épreuve, excepté

neering until the start of Qualifying Practice.

GENERAL SAFETY

24) 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 of 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 an Event, except in the Repairs Area (Pit lane), which he*

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 d'Épreuve 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

25) Article 6.2 du Règlement des Circuits, Partie 1.

DÉROULEMENT D'UNE ÉPREUVE

26) Chaque Épreuve se composera au moins d'Essais libres, d'Essais Qualificatifs et de deux Finales, appelées «Course 1» et «Course 2».

a) Essais libres: L'horaire de l'Épreuve devra prévoir au minimum 25 minutes d'Essais libres, avec un droit d'accès

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 braking 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 Event 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 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.

NUMBER OF KARTS ALLOWED ON THE TRACK

25) Article 6.2 of the Circuit Regulations, Part 1.

RUNNING OF AN EVENT

26) Each Event will comprise free Practice, Qualifying Practice and two Finals, called «Race 1» and «Race 2».

a) Free Practice: The programme of the Event must provide for 25 minutes of free Practice as a minimum, with

à la piste de 50 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 25 minutes minimum sont prévues, espacées de minimum 2h30. A chacun de leurs arrêts 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 l'Épreuve) disputeront la phase finale, sur une distance totale de 100 km, qui se déroulera selon le schéma suivant: Course 1 et Course 2 (chaque Course donne lieu à un classement final et une attribution de points au Championnat).

* Course 1 (50 km): Positions de départ selon la place obtenue à l'issue des séances d'Essais Qualificatifs.

* Course 2 (50 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 exclusions ou à des abandons déclarés par écrit aux Commissaires Sportifs à l'issue de la Course 1.

Les 2 Courses devront être espacées d'au moins 3 heures.

GRILLES DE DÉPART

27)

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 Course 1 et Course 2.

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

a fee of 50 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 25 minutes as a minimum are provided for, separated by 2h30 as a minimum. At each stop in the Repairs Area (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 Event) will compete in the final phase, over a total distance of 100 km, which will be run according to the following format: Race 1 and Race 2 (for each Race there is a final classification and an allocation of Championship points).

* Race 1 (50 km): Starting positions according to the position obtained after the Qualifying Practice sessions.

* Race 2 (50 km): Starting positions according to the position obtained after the Qualifying Practice sessions. The starting grid may be modified only further to exclusions or retirements declared in writing to the Stewards after Race 1.

The 2 Races must be separated by 3 hours as a minimum.

STARTING GRIDS

27)

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 Race 1 and Race 2.

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

(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'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 l'Épreuve.

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

28) Article 2.20 des Prescriptions Générales.

29) 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.

30) 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'exclusion du Pilote concerné de l'Épreuve.

VOITURE DE SÉCURITÉ

31)

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

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 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 Event.

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

28) Article 2.20 of the General Prescriptions.

29) 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.

30) 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 exclusion of the Driver concerned from the Event.

SAFETY CAR

31)

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.

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 invitée 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 q) 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 q) 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 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

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 q) 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 q) 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 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

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

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

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 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

32) Article 2.21 des Prescriptions Générales.

NOUVEAU DÉPART D'UNE COURSE

33) Article 2.22 des Prescriptions Générales.

ARRIVÉE ET PARC FERMÉ

34) Articles 2.23 et 2.13 des Prescriptions Générales.

INCIDENTS

35) Un «Incident» signifie un fait ou une série de faits

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, 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 car 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

32) Article 2.21 of the General Prescriptions.

RESTARTING A RACE

53) Article 2.22 of the General Prescriptions.

FINISH AND PARC FERMÉ

34) Articles 2.23 and 2.13 of the General Prescriptions.

INCIDENTS

35) An «Incident» means a fact or a series of facts invol-

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 142 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;
- 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 doi(ven)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 153 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.

ving 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 142 of the Code;*
- violated these Sporting Regulations or the Code;*
- had jumped the start;*
- have not respected flag signalling;*
- have caused one or several karts to take a false start;*
- have caused a collision;*
- have forced another Driver out of the track;*
- 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 153 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 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.

CÉRÉMONIE DE PODIUM

36) À l'issue de chaque Course d'une Épreuve, 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

37) Chaque ASN dont un ou plusieurs Pilotes s'est/se sont engagé(s) devra verser à la CIK-FIA 229 Euros par Championnat pour alimenter le Fonds de Prix commun récompensant les Championnats.

38) 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, au moins 21 jours avant la date de chaque Épreuve. Le droit d'inscription par Pilote par Épreuve est de 370 Euros (dont 265 Euros seront retournés à l'Organisateur de l'Épreuve).

PODIUM CEREMONY

36) At the end of each Race of an Event, 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

37) Each ASN of which one or several Drivers has/have entered must pay to the CIK-FIA 229 Euros per Championship to contribute to the common Prize Fund which rewards the Championships.

38) 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, at least 21 days prior to each Event. The entry fee per Driver for each Event is 370 Euros (265 Euros of which are paid back to the Organiser of the Event).



CIK-FIA European Superkart Championship
Silverstone (GBR) - 02-04.04.2010

CARBURANT

FUEL

Dans le cadre de l'appel d'offres pratiqué par la FIA pour la fourniture du carburant dans certains des Championnats de Karting de la CIK-FIA, le Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA a décidé de désigner comme fournisseur exclusif :

TOTAL pour la fourniture du carburant dans le cadre des Championnats d'Europe de Superkart de la CIK-FIA 2010 et 2011.

Le carburant de marque Elf (type SK35) sera fourni par Total au prix de 4,20 € (TTC) le litre sur le lieu des Épreuves et sans commande préalable par les Concurrents.

Within the framework of the invitation to tender issued by the FIA for the supply of fuel in some of the CIK-FIA Karting Championships, the FIA World Motor Sport Council has decided to designate as exclusive supplier:

TOTAL for the supply of fuel within the framework of the 2010 and 2011 CIK-FIA European Superkart Championships.

The Elf fuel (SK35 type) will be supplied by Total at the price of 4.20 € (inclusive of tax) per litre at the venue of the Events, without its being necessary for Competitors to order it previously.

Coordonnées de Total : Total Additifs et Carburants Spéciaux, M. Nicolas MANDRA, 3, place du Bassin, 69700 GIVORS, FRANCE

- Tél.: +33/4 72 49 84 16

- Fax : +33/4 72 49 84 30

- E mail : nicolas.mandra@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 16

- Fax: +33/4 72 49 84 30

- E mail: nicolas.mandra@total.com

Distribution du carburant (au camion Total/Elf, dans le paddock)

Distribution of fuel (to the Total/Elf truck, in the paddock area)

Jeudi soir/Thursday evening 01/04/2010

Vendredi matin/Friday morning 02/04/2010



Commission Internationale de Karting - FIA



LUBRIFIANTS AGREES PAR LA CIK-FIA POUR 2010 CIK-FIA AGREED LUBRICANTS FOR 2010

Fabricant <i>Manufacturer</i>	Nom <i>Name</i>	Référence <i>Reference</i>
Abderhalden AG	Harapol Kart 322 Racing 2T	109396/01
Bel-Ray Company, Inc.	GK-2 Synthetic 2T Racing Kart Oil	109408/01
BRP-Powertrain GmbH & Co KG	XPS Kart 2-stroke	109322/01
Castrol	Castrol Kart K-997 2 Stroke	109373/01
Castrol	Castrol XR 77 2 Stroke	109373/02
Cogelsa	Global Racing Oil (GRO) Kart-2	109399/01
Dilube SA	SIL Lubricants SIL Kart 2T Competition	109361/01
ENI SpA (Agip Deutschland)	ENI 2T 8R025BA	109266/01
ENI SpA (Agip Deutschland)	Agip Kart 2T	109364/01
ENI SpA (Agip Deutschland)	Agip Kart 2T/S	109364/02
ERG Petroli SpA	ERG K-Kart	109423/01
Exced di Carbone Nunzio	Exced RSK Evolution	109407/04
Exced di Carbone Nunzio	Exced RSK Blue Print	109407/03
Evolex Co Ltd	Evolex R-2	109371/01
Fuchs Lubricants (UK) plc	Silkolene Pro 2 100% synthetic racing 2-stroke oil	109359/01
Fuchs Lubricants (UK) plc	Silkolene Pro KR2 2-stroke kart racing oil	109359/02
GM Motorsport Srl (Settimo Fausto)	GM Oil TSK1 Synthetic Oil	109388/01
Gucciardi Kart	KR1 High Performance Motor Oil 2T	109382/01
HP2 Laboratoire	HP2 Phenix Triboxy-Line 809HP	109430/01
Igol France	2 Temps Kart	109380/01
Igol France	Propuls Competition STS-R	109380/02
J.P. Denies	Denicol Syn 100 Two Stroke	109377/01
Lexoil Formula Products	Lexoil Racing Castor 202	109401/01
Lexoil Formula Products	Lexoil Racing Synthese 996	109401/02
Lucas Oil Products, Inc.	Lucas Oil Grand Prix 2T	109402/04
Lucas Oil Products, Inc.	Lucas Oil 89 2T	109402/03
Maroil Srl	Bardahl RMC Kart Synthetic Oil	109390/01
Millers Oils Limited	KR2T Two Stroke oil	109393/01
Motor Point SAS	Syntower Synthetic P7	109397/01
Motul	Motul Kart Grand Prix 2T	109378/01
Panolin AG	Panolin Kart 2T Race	109342/01
Petromark Automotive Chemicals BV	PM Xeramic Castor Evolution 2T	109360/01
Petromark Automotive Chemicals BV	PM Xeramic Synmax Full Synthetic 2T	109360/02
Ravensberger Schmierstoffvertrieb GmbH	Ravenol Racing Kart 2T	109345/01
Rock Oil Company	Rock Oil Synthesis Max	109428/02
Rock Oil Company	Rock Oil Castor Kart 100	109428/01
Shell Global Solutions GmbH	Shell Advance Racing X	109389/02
Shell Global Solutions GmbH	Shell Advance Racing M	109389/01
Solda' Vladimiro SpA	Wladoil Racing K2T	109410/01
Syneco SpA	Syneco SpA K111 Corse FIK	109398/01
The Energy & Power Nanotechnology Co.	Nanoil LP-16 Racing Formula	109383/01
Total France	ELF HTX 909	109374/01
Total France	ELF HTX 976	109374/02
Valvoline Europe	Valvoline Racing 2T	109292/01
Wako Chemical Co. Ltd	Wako's 2CR	109370/01
Wako Chemical Co. Ltd	Wako's RV-R	109370/02
Yacco SAS	Yacco KVX Race 2T	109384/01



CIK-FIA European Superkart Championship
Silverstone (GBR) - 02-04.04.2010



**COMMISSION INTERNATIONALE
DE KARTING - FIA**



**HOMOLOGATION DES PNEUS 2008-2010
2008-2010 TYRE HOMOLOGATION
PNEUS 6" / 6" TYRES (SUPERKART)**

Demandeur <i>Applicant</i>	Pays	Marque / Make	Type	Classification	Homolog.
	Country	Modèle / Model			N°
Bridgestone Corporation	J	Bridgestone/5.0/11.0-6-DR2	YKH	Slick	37 /P/10
Bridgestone Corporation	J	Bridgestone/8.0/12.0-6-DR2	YKH	Slick	38 /P/10
Bridgestone Corporation	J	Bridgestone/5.0/11.0-6-WEC	YKJ	Wet	39 /P/10
Bridgestone Corporation	J	Bridgestone/7.0/12.0-6-WEC	YKJ	Wet	40 /P/10
Bridgestone Corporation	J	Bridgestone/5.0/11.0-6-DR2	YKH	Slick	37 /P/10 / 01/01/ET
Bridgestone Corporation	J	Bridgestone/8.0/12.0-6-DR2	YKH	Slick	38 /P/10 / 01/01/ET
Sumitomo Rubber Ind. Ltd	J	Dunlop/11X5.50-6/Slick	DDS	Slick (soft)	18 /P/10
Sumitomo Rubber Ind. Ltd	J	Dunlop/11.5X8.00-6/Slick	DDS	Slick (soft)	19 /P/10
Sumitomo Rubber Ind. Ltd	J	Dunlop/11X5.50-6/Slick	DDM	Slick (medium)	20 /P/10
Sumitomo Rubber Ind. Ltd	J	Dunlop/11.5X8.00-6/Slick	DDM	Slick (medium)	21 /P/10
Sumitomo Rubber Ind. Ltd	J	Dunlop/11X5.00-6/KT6	W 11	Wet	24 /P/10
Sumitomo Rubber Ind. Ltd	J	Dunlop/11.5X7.10-6/KT6	W 11	Wet	25 /P/10
Cheng Shin Rubber Ind. Co. Ltd	TW	Maxxis / 11X5.50-6	M6	Slick	71 /P/10
Cheng Shin Rubber Ind. Co. Ltd	TW	Maxxis / 11.5X7.10-6	M6	Slick	72 /P/10



CIK-FIA European Superkart Championship
Silverstone (GBR) - 02-04.04.2010



DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

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

Application : **01/01/2010**
Publié le **28/10/2009**

DECISIONS OF THE CIK-FIA

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

Implementation: **01/01/2010**
Published on **28/10/2009**

RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

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 (dessin technique n°2a en annexe).

2.5.1 - Pare-chocs avant

2.5.1.2 - Circuits longs

* Hauteur par rapport au sol: 150 mm minimum. A monter parallèlement au-dessus de l'élément avant du châssis. Le pare-chocs doit consister en un ou plusieurs tubes d'un diamètre minimum de 15 mm soudés entre eux. **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

2.5.2.2 - Circuits longs

* Obligatoire et composé d'au moins une barre d'un diamètre de 18 mm minimum et d'une épaisseur de 1,5 mm minimum, située à une distance par rapport au sol de 150 +/-20 mm.

* **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: 1000 mm droit minimum par rapport à l'axe longitudinal du kart.**

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 drawing No. 2a appended).

2.5.1 - Front bumper

2.5.1.2 - Long circuits

* Height from ground: 150 mm minimum. To be mounted in parallel above the chassis front member. The bumper must consist in one or several tubes of minimum 15 mm diameter welded together. It must allow the attachment of the compulsory front fairing. **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

2.5.2.2 - Long circuits

* Mandatory and composed of at least one bar with a minimum diameter of 18 mm and a minimum thickness of 1.5 mm, located at a height to ground of 150 +/-20 mm.

* **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 1000 mm minimum in relation to the longitudinal axis of the kart.**

RÈGLEMENT TECHNIQUE
TECHNICAL REGULATIONS

*** 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).**

2.5.4 - Pare-chocs latéraux

2.5.4.1 - Circuits courts

* 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 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.

2.5.4.2 - Circuits longs

Ces pare-chocs latéraux ne sont pas obligatoires en Superkart.

*** 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 soudées 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 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.**

*** 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).**

2.5.4 - Side bumpers

2.5.4.1 - Short circuits

* 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 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.

2.5.4.2 - Long circuits

These side bumpers are not mandatory in Superkart.

*** 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 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.**



DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

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

Application : **Immédiate**
Publié le **11/03/2010**

DECISIONS OF THE CIK-FIA

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

Implementation: **Immediate**
Published on **11/03/2010**

RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

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) «Rotax 256» tel qu'enregistré par l'ancienne CIK, avec bielle de 110, 113 ou 115 mm. Tout autre moteur enregistré par l'ancienne CIK. 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. L'avance et la cartographie ne peuvent en aucun cas être modifiables du poste de pilotage en condition de course.

b) «Rotax 256» avec pièces de substitution agréées par la CIK-FIA (selon le cahier des charges fourni par le Constructeur et un quota de production de 15 kits moteurs). 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. L'avance et la cartographie ne peuvent en aucun cas être modifiables du poste de pilotage en condition de course. Limitation des rapports de boîte de vitesses selon l'Annexe n°6.

c) 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.

d) 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.

e) 2 moteurs monocylindres homologués en ICC ou KZ de même marque. Boîte de vitesses homologuée (contrôle

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) «Rotax 256» as registered by the former CIK, with 110, 113 or 115 mm connecting rod. Any other engine registered by the former CIK. Mechanical carburettors 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. The advance and cartography may under no circumstances be modifiable from the driving seat under normal racing conditions.

b) «Rotax 256» with substitution parts approved by the CIK-FIA (according to the list of requirements supplied by the Manufacturer and a production quota of 15 engine kits). Mechanical carburettors 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. The advance and cartography may under no circumstances be modifiable from the driving seat under normal racing conditions. Limitation of gearbox ratios according to Appendix No. 6.

c) 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 carburettors, «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.

d) 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 carburettors 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.

e) 2 single cylinder engines of the same make homologated in ICC or KZ. Homologated gearbox (check of the

RÈGLEMENT TECHNIQUE
TECHNICAL REGULATIONS

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.

f) tout moteur de Division 2, selon Règlement Spécifique de la Division 2.

- * Boîte de vitesses: au moins 3 rapports, selon catalogue ou Fiche d'Homologation du Constructeur.
- * Pneus: 6" homologués.
- * Poids minimum:
 - moteur unique monocylindre: **208 205** kg avec carrosserie; poids minimum du kart lui-même: **95 98** kg sans carrosserie et sans carburant;
 - autres moteurs: **218 215** kg avec carrosserie; poids minimum du kart lui-même: **110 113** 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.
 - * Poids minimum: **208 205** kg avec carrosserie; poids minimum du kart lui-même: **95 98** kg sans carrosserie et sans carburant.
 - * Pneus: 6" homologués.

Article 10
Règlement Spécifique Intercontinental A

Supprimé

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.

f) any Division 2 engine, according to the Specific Regulations of Division 2.

- * *Gearbox: with at least 3 ratios, according to the Manufacturer's catalogue or the Homologation Form.*
- * *Tyres: 6" homologated.*
- * *Minimum weight:*
 - *one single cylinder engine: 208 205 kg including the bodywork; minimum weight of the kart itself: 95 98 kg without the bodywork and without fuel;*
 - *other engines: 218 215 kg including the bodywork; minimum weight of the kart itself: 110 113 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 weight: 208 205 kg including the bodywork; minimum weight of the kart itself; 95 98 kg without the bodywork and without fuel.*
 - * *Tyres: 6" homologated.*

Article 10
Specific Regulations for Intercontinental A

Deleted



CIK-FIA European Superkart Championship
Silverstone (GBR) - 02-04.04.2010

ANNEXE N°2 : NORMES RECONNUES POUR LES CASQUES EN KARTING
 APPENDIX No. 2 : RECOGNISED STANDARDS FOR HELMETS IN KARTING

Snell-FIA CMS2007

Obligatoire dès 1/1/2010 pour Pilotes de moins de 15 ans
 Mandatory from 1/1/2010 for Drivers under 15 years old



Snell-FIA CMR2007

Obligatoire dès 1/1/2010 pour Pilotes de moins de 15 ans
 Mandatory from 1/1/2010 for Drivers under 15 years old



Snell SA2005



Snell K2005



Snell SA2000



Snell Memorial Foundation
 3628 Madison Avenue,
 Suite 11
 North Highlands, CA 95660,
 USA

 Tel. +1 (916) 331-5073
 Fax +1 (916) 331-0359
 www.smf.org

Snell K98



SFI 31.1A



SFI Foundation Inc
 15708 Pomerado Road,
 Suite N208
 Poway, CA 92064, USA

 Tel. +1 858-451-8868
 Fax +1 858-451-9268
 www.sffoundation.com

SFI 31.2A



BS6658-85 type A, type A/FR

! Echéance 31/12/2013
 • Not valid after 31/12/2013



British Standards Institution
 389 Chiswick High Road
 London, W4 4AL, GB

 Tel. +44 (0)20 8996 9000
 Fax +44 (0)20 8996 7400
 www.bsi-global.com



LISTE DES CASQUES CERTIFIÉS SNELL/FIA CMH POUR DISTRIBUTION AU PUBLIC
 LIST OF CERTIFIED SNELL/FIA CMH HELMETS FOR PUBLIC DISTRIBUTION

Liste Snell en cours / Snell active list (www.smf.org) - 02/12/2010



SNELL/FIA CMR 2007 HELMETS

<i>Company Name</i> Nom de la firme	<i>Model Name</i> Nom du modèle	<i>Size</i> Taille	<i>Type</i>
Arai Helmet, Ltd.	CK-6	M	Full Face
		S	Full Face
		XS	Full Face
		XXS	Full Face
B2	RZ31-KY	54cm	Full Face
		55cm	Full Face
		56cm	Full Face
		57cm	Full Face
		58cm	Full Face
		59cm	Full Face
Bell Racing Europe sa	KC3-CMR	54cm	Full Face
		55cm	Full Face
		56cm	Full Face
		57cm	Full Face
		58cm	Full Face
		59cm	Full Face
OMP Racing	J-Kart CMR	S	Full Face
		XS	Full Face
		XXS	Full Face
		XXXS	Full Face
OSBE s.r.l.	OJK	50-51	Full Face
		52-53	Full Face
		54-55	Full Face
		56	Full Face



SNELL/FIA CMS 2007 HELMETS

<i>Company Name</i> Nom de la firme	<i>Model Name</i> Nom du modèle	<i>Size</i> Taille	<i>Type</i>
Arai Helmet, Ltd.	CK-6 CK-6S	L	Full Face
		L	Full Face
		M	Full Face
		S	Full Face
		XS	Full Face
		XXS	Full Face

SUPERKART

CHAMPIONNAT D'EUROPE CIK-FIA DE SUPERKART (LONG CIRCUIT), 1^{ère} ÉPREUVE

CIK-FIA EUROPEAN SUPERKART CHAMPIONSHIP (LONG CIRCUIT), ROUND 1

02-04
.04.
2010

SITUATION GEOGRAPHIQUE/LOCATION

102km SE de/SE of Birmingham, 24km SO de/SW of Northampton. GPS 52°04'25.41"N, 1°01'20.84"W

ASN/ASN

MSA-UK, Motor Sport House, Riverside Park, Colnbrook, SLOUGH SL3 0HG, Great Britain

☎ +44 1753 765 000

Fax: +44 1753 682 938

Web: www.msauk.org

E-mail: Kart@msauk.org

CIRCUIT/CIRCUIT

Silverstone Circuit, Towcester, Northamptonshire NN12 8TN, Great Britain

☎ +44 8704 588 200

Fax : +44 8704 588 250

Web : www.silverstone.co.uk

E-mail: david.thomson@silverstone.co.uk

ORGANISATEUR/ORGANISER

British Superkart Racing Club, 6 Mansfield Avenue, Quorn, LOUGHBOROUGH LE12 8BD, Great Britain

☎ +44 1509 62 07 02

Fax : +44 1509 41 41 17

Web : www.superkart.org.uk

E-mail: ian.rushforth@superkart.org.uk

DONNEES DU CIRCUIT/CIRCUIT DATA

Longueur/Length : 5'141m

Largeur/Width: 12m

AEROPORT/AIRPORT

Birmingham (100km)

GARE FERROVIAIRE/RAILWAY STATION

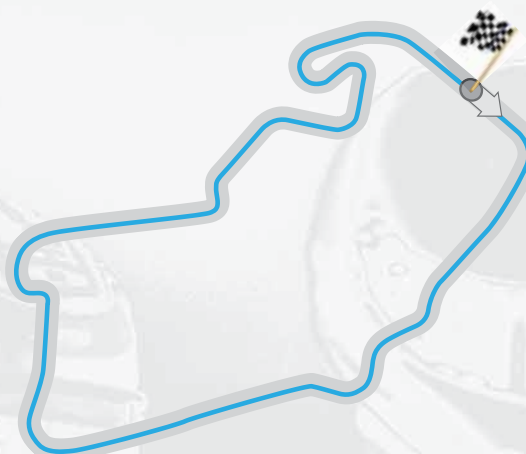
Banbury (30km), Milton Keynes (30km)

OFFICE DU TOURISME/TOURIST OFFICE

Tourist Information Office, The Visitor Centre, Guildhall, 10 St Giles Square, Northampton

☎ +44 1604 838 800

Fax : +44 1536 407 507



HÔTELS/HOTELS

- Whittlebury Hall Hotel & Spa, Towcester (3 miles)

☎+44 845 4000 001 - Email: sales@whittleburyhall.co.uk

- Park Inn Northampton, Northampton (15 miles)

☎+44 1604 739 988

Email: reservations.northampton@rezidorparkinn.com

- Fawsley Hall, Fawsley (12 miles)

☎+44 1327 892 000 - Email: Reservations@fawsleyhall.com

- Ibis Northampton Centre, Northampton (15 miles)

☎+44 1604 608 900 - Email: H3657-DM@accor.com

- Villiers Hotel, Buckingham (10 miles)

☎+44 1280 822 444 - Email: reservations@villiershotels.com

- Linden Cottage Guest House, Whittlebury (3 miles)

☎+44 1327 857 862 - Email: thomasthomas99@aol.com

- Yew Three House, Brackley (8 miles)

☎+44 1327 857 862 - Email: pamelasprason@hotmail.com

- Pembury House, Towcester (0 miles)

☎+44 1327 858 743 - Email: joyce@pembury.f2s.com

- Magnolia, Alderton (3 miles)

☎+44 1327 811 479 - Email: bandb@magnolia.me.uk

CAMPING/CAMPING SITE

voir avec l'Organisateur/please see with the Organiser

SILVERSTONE (GBR)