

CHAMPIONNAT D'EUROPE GT3 DE LA FIA FIA GT3 EUROPEAN CHAMPIONSHIP

INDEX DES PAGES

PREAMBULE	1-2
REGLEMENT	2
OBLIGATIONS GENERALES	2
CONDITIONS GENERALES	2-3
LICENCES	3
EPREUVES DU CHAMPIONNAT	3-4
LE CHAMPIONNAT	4-5
EX AEQUO	5-6
PROMOTEUR	6
ORGANISATION DES EPREUVES	6
ASSURANCE	6-7
DELEGUES FIA	7
OFFICIELS	7-8
CANDIDATURES DES CONCURRENTS ET CONDITIONS D'ENGAGEMENT	8-12
LAISSEZ-PASSER	12
INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS	12
INCIDENTS	12-14
RECLAMATIONS	14
SANCTIONS	14
CHANGEMENTS DE PILOTE	14-15
CONDUITE	15
NOMBRE DE VOITURES ADMISES A PARTICIPER	15-16
NUMEROS DE COURSE ET NOM DE LA VOITURE	16
VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES	16
VERIFICATIONS TECHNIQUES	16-19
COMBINAISON VOITURE-PNEUMATIQUES	19
LIMITATION DU NOMBRE DE PNEUMATIQUES PENDANT L'EPREUVE	19-21
PESAGE	21
SUCCESS BALLAST ET EQUILIBRE DES PERFORMANCES	22-23
CONDITIONS GENERALES RELATIVES AUX VOITURES	23
SECURITE GENERALE	24-26
VOIE DES STANDS ET STANDS	26-27
CARBURANT	27
ASSISTANCE DANS LA VOIE DES STANDS ET RAVITAILLEMENT	27-28
ESSAIS LIBRES ET QUALIFICATIFS	28-30
ARRET DES ESSAIS	30-31
CONFERENCES DE PRESSE	31
LA GRILLE	31-32
BRIEFING	32
PROCEDURE DE DEPART	32-35
LA COURSE	35-36
VOITURE DE SECURITE	36
SUSPENSION DE LA COURSE	36-37
REPRISE DE LA COURSE	37-38
ARRIVEE	38-39
PARC FERME	39
CLASSEMENT	39-40
CEREMONIE DE PODIUM	40
ANNEXE 1	41-43
ANNEXE 2	44-45
ANNEXE 3	46
ANNEXE 4	47-49

CONTENTS

FOREWORD	1-2
REGULATIONS	2
GENERAL UNDERTAKING	2
GENERAL CONDITIONS	2-3
LICENCES	3
CHAMPIONSHIP EVENTS	3-4
THE CHAMPIONSHIP	4-5
DEAD HEAT	5-6
PROMOTER	6
ORGANISATION OF EVENTS	6
INSURANCE	6-7
FIA DELEGATES	7
OFFICIALS	7-8
COMPETITORS' APPLICATIONS AND CONDITIONS FOR ENTRY	8-12
PASSES	12
INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS	12
INCIDENTS	12-14
PROTESTS	14
SANCTIONS	14
CHANGES OF DRIVER	14-15
DRIVING	15
NUMBER OF CARS ALLOWED TO PARTICIPATE	15-16
RACE NUMBERS AND NAME OF CAR	16
ADMINISTRATIVE CHECKS	16
SCRUTINEERING	16-19
CAR-TYRE COMBINATION	19
TYRE LIMITATION DURING THE EVENT	19-21
WEIGHING	21
SUCCESS BALLAST AND BALANCE OF PERFORMANCE	22-23
GENERAL CAR REQUIREMENTS	23
GENERAL SAFETY	24-26
PIT LANE AND PITS	26-27
FUEL	27
ASSISTANCE IN THE PIT LANE AND REFUELLING	27-28
FREE PRACTICE, QUALIFYING PRACTICE	28-30
STOPPING THE PRACTICE	30-31
PRESS CONFERENCES	31
THE GRID	31-32
BRIEFING	32
STARTING PROCEDURE	32-35
THE RACE	35-36
SAFETY CAR	36
SUSPENDING THE RACE	36-37
RESUMING THE RACE	37-38
FINISH	38-39
PARC FERME	39
CLASSIFICATION	39-40
PODIUM CEREMONY	40
APPENDIX 1	41-43
APPENDIX 2	44-45
APPENDIX 3	46
APPENDIX 4	47-49

PREAMBULE

La FIA organise le Championnat d'Europe GT3 de la FIA (ci-après "le Championnat"), réservé aux voitures de Grand Tourisme de Série (ci-après "GT3") et propriété de la FIA. Le Championnat

FOREWORD

The FIA organises the FIA GT3 European Championship (hereinafter the Championship) reserved for Series Grand Touring (hereinafter GT3) cars, which is the property of the FIA. The

comprend un titre de Champion d'Europe GT3 pour Pilotes, un titre de Champion d'Europe GT3 pour Equipes et une Coupe Constructeurs GT3 pour Pilotes. Le Championnat est régi par le Code Sportif International de la FIA et ses annexes (ci-après "le Code"), les Prescriptions Générales relatives aux Circuits, le Règlement Technique GT3 pour Voitures de Grand Tourisme de Série (Art. 257A de l'Annexe J) et le présent Règlement Sportif propre au Championnat. Toutes les parties participantes (FIA, ASN, organisateurs, concurrents et circuit) s'engagent à appliquer et à respecter les règles régissant le Championnat.

Certains aspects relevant de l'application du règlement du Championnat ont été confiés au Bureau permanent de la Commission GT (ci-après "le Bureau"), institué par le Conseil Mondial du Sport Automobile lors de sa réunion du 14 décembre 2001. Les attributions et le fonctionnement du Bureau sont définis en Annexe 1 au présent Règlement.

REGLEMENT

1. La version anglaise du présent Règlement Sportif constituera le texte définitif auquel il sera fait référence en cas de controverse d'interprétation. Les intitulés du document sont uniquement énoncés par souci de commodité et ne font pas partie du présent Règlement Sportif.

2. Le présent Règlement Sportif entre en vigueur le 1^{er} janvier de chaque année. Il remplace tout précédent Règlement Sportif relatif au Championnat en question.

OBLIGATIONS GENERALES

3. 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 telles que complétées ou modifiées du Code, des Prescriptions Générales relatives aux Circuits, du Règlement Technique et du présent Règlement Sportif.

CONDITIONS GENERALES

4. Il incombe au concurrent de veiller à ce que toutes les personnes concernées par son engagement observent dans leur intégralité les dispositions du Code, des Prescriptions Générales relatives aux Circuits, du Règlement Technique et du Règlement Sportif. Si un concurrent est dans l'impossibilité d'être présent en personne à l'Epreuve, il doit désigner son représentant par écrit. Pendant toute la durée de l'Epreuve, la personne responsable d'une voiture engagée à tout moment de l'Epreuve est tenue, conjointement et solidairement avec le concurrent, de veiller à ce que ces dispositions soient respectées.

Championship comprises one title of GT3 European Champion for Drivers, one title of GT3 European Champion for Teams, and a GT3 Manufacturers' Cup for Drivers. The Championship is governed by the FIA International Sporting Code and its appendices (hereinafter the Code), the Circuit General Prescriptions, the Series Grand Touring Car GT3 Technical Regulations (Art. 257A of Appendix J), and the present Sporting Regulations specific to the Championship. All the participating parties (FIA, ASNs, organisers, competitors and circuit) undertake to apply as well as observe the rules governing the Championship.

Certain aspects relating to the application of the Championship regulations have been entrusted to the Permanent Bureau of the GT Commission (hereinafter the Bureau), set up by the World Motor Sport Council during its meeting of 14 December 2001. The remit and operation of the Bureau are defined in Appendix 1 to the present Regulations.

REGULATIONS

1. The final text of these Sporting Regulations shall be the English 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.

2. These Sporting Regulations come into force on 1 January of each year, and replace all previous Sporting Regulations regarding this Championship.

GENERAL UNDERTAKING

3. All drivers, competitors and officials participating in the Championship undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe all the provisions as supplemented or amended of the Code, the Circuit General Prescriptions, the Technical Regulations and the present Sporting Regulations.

GENERAL CONDITIONS

4. It is the competitor's obligation to ensure that all persons concerned by his entry observe all the requirements of the Code, the Circuit General Prescriptions, the Technical Regulations and the Sporting Regulations. If a competitor is unable to be present in person at the Event, he must nominate his representative in writing. Throughout the entire duration of the Event, a person having charge of an entered car during any part of an Event is responsible jointly and severally with the competitor for ensuring that the requirements are observed.

5. Les concurrents doivent s'assurer que leurs voitures répondent aux conditions d'éligibilité et de sécurité pendant toute la durée de l'Epreuve.

6. La présentation d'une voiture aux vérifications techniques sera considérée comme une déclaration implicite de conformité.

7. Toute personne concernée de quelque façon que ce soit par une voiture engagée ou occupant quelque fonction que ce soit sur le paddock, les stands, la voie des stands ou la piste doit à tout moment porter un laissez-passer approprié.

LICENCES

8. Tous les pilotes, concurrents et officiels participant au Championnat doivent être titulaires de licences en cours de validité (licence internationale FIA pour Pilotes de degré C au minimum) et, si nécessaire, des licences et/ou des autorisations en cours de validité délivrées par leur ASN.

EPREUVES DU CHAMPIONNAT

9. Chaque Epreuve a le statut d'Epreuve internationale réservée.

10. Les Epreuves sont exclusivement réservées aux Voitures de Grand Tourisme de Série (GT3), telles que définies dans le règlement technique applicable (Article 257A de l'Annexe J).

11. Sauf dans certains cas exceptionnels (ainsi que dans le cas prévu à l'Article 51), toutes les Epreuves du Championnat seront constituées de deux courses d'une durée maximale d'une heure chacune (à partir du signal de départ jusqu'au drapeau à damier, tour de formation non compris), avec un arrêt obligatoire aux stands pour un changement de pilote durant chaque course à effectuer entre la 23^{ème} et la 37^{ème} minutes.

Le drapeau à damier sera présenté au pilote de tête au moment où il franchira la ligne de contrôle (ci-après "la Ligne") à la fin de la période prescrite. La Ligne consiste en une ligne unique traversant la piste et la voie de stands.

12. Le nombre maximum d'Epreuves composant le Championnat est fixé à 7.

13. La liste définitive des Epreuves est publiée par la FIA avant le 1^{er} janvier de chaque année.

14. Toute Epreuve annulée sans préavis écrit d'au moins trois mois envoyé à la FIA ne sera pas prise en considération en vue d'une inscription au Championnat de l'année suivante, sauf si la FIA estime que cette annulation résulte d'un cas de "force majeure".

5. Competitors must ensure that their cars comply with the conditions of eligibility and safety throughout the Event.

6. The presentation of a car for scrutineering will be deemed an implicit statement of conformity.

7. All persons concerned in any way with an entered car or present in any other capacity whatsoever in the paddock, pits, pit lane, or track must wear an appropriate pass at all times.

LICENCES

8. All drivers, competitors and officials participating in the Championship must hold current and valid licences (minimum requirement a grade C FIA International Driver's licence) and, where applicable, valid licences and/or authorisations issued by their ASN.

CHAMPIONSHIP EVENTS

9. Each Event will have the status of a restricted international Event.

10. Events are exclusively reserved for Series Grand Touring (GT3) cars as defined by the applicable technical regulations (Article 257A of Appendix J).

11. Save in exceptional circumstances (as well as in the case set out in Article 51), all the Championship Events will be made up of two races with a maximum duration of one hour each (from start signal to chequered flag, excluding the formation lap), with one obligatory pit stop for a driver change during each race to be made between the 23rd and the 37th minutes.

The leader will be shown the chequered flag when he crosses the control line (the Line) at the end of the prescribed period. The Line is a single line which crosses both the track and the pit lane.

12. The maximum number of Events in the Championship is set at 7.

13. The definitive list of Events is published by the FIA before 1 January each year.

14. An Event which is cancelled with less than three months' written notice to the FIA will not be considered for inclusion in the following year's Championship unless the FIA judges the cancellation to have been due to "force majeure".

15. Une Epreuve peut être annulée si moins de 16 voitures sont engagées.

LE CHAMPIONNAT

16.a) Le titre de Champion d'Europe des Pilotes GT3 de la FIA sera attribué au pilote ayant totalisé le plus grand nombre de points, une fois pris en considération tous les résultats obtenus au cours des Epreuves qui auront eu lieu.

Les points comptant pour le Championnat des Pilotes seront attribués indépendamment du nombre de voitures engagées par l'équipe ou les constructeurs.

b) Le titre d'Equipe Championne d'Europe GT3 de la FIA sera attribué à l'équipe ayant totalisé le plus grand nombre de points, une fois pris en considération tous les résultats obtenus par toutes les voitures classées par équipe au cours des Epreuves qui auront effectivement eu lieu.

Les points seront attribués pour le classement des Equipes uniquement si toutes les voitures engagées par une même équipe figurent sur la liste des voitures autorisées à participer aux essais libres.

c) La Coupe Constructeurs pour pilotes sera remise aux pilotes ayant totalisé le plus grand nombre de points, une fois pris en considération tous les résultats obtenus par les 4 premières voitures engagées au nom d'un constructeur au cours de chacune des Epreuves qui auront eu lieu.

Si parmi les 4 voitures engagées au nom d'un constructeur à la date de clôture des engagements fixée par la FIA, une voiture ne se présentait pas aux vérifications techniques ou administratives d'une Epreuve comptant pour le Championnat pour toute autre raison que:

- cas de "force majeure" (conditions climatiques, perturbations sociales...);
- accident dans l'Epreuve précédente du Championnat dont les dommages, constatés par le Délégué Technique, ne peuvent être réparés dans les délais impartis;
- avis préalable accompagnant l'inscription saison où le concurrent peut souligner son incapacité à être présent sur telle ou telle Epreuve;

la voiture la mieux classée à l'issue de cette Epreuve ne se verra attribuer que les 8 points de la 2^{ème} place.

Si une 2^{ème} voiture manquait, la voiture la mieux classée à l'issue de l'Epreuve ne se verra attribuer que les 6 points de la 3^{ème} place et ainsi de suite selon ce schéma (cf. barème de points décrit à l'article 17b)).

d) Chacun des titres fera l'objet d'un classement distinct.

17.a) Les points pour les titres de Champion d'Europe des Pilotes GT3 et d'Equipe Championne d'Europe GT3 de la FIA sont attribués à chaque course selon le barème suivant :

1^{er} : 10 points
2^{ème} : 8 points

15. An Event may be cancelled if fewer than 16 cars are entered.

THE CHAMPIONSHIP

16.a) The title of FIA GT3 European Champion for Drivers will be awarded to the driver who has scored the highest number of points, taking into consideration all the results obtained during the Events which have taken place.

Points for the Drivers' Championship will be awarded regardless of the number of cars entered by the team or the manufacturers.

b) The title of FIA GT3 European Champion for teams will be awarded to the team which has scored the highest number of points, taking into account all the results obtained by all cars classified per team during the Events which have actually taken place.

Points will be awarded for the teams' classification only if all cars entered by one and the same team appear on the FIA list of cars allowed to take part in free practice.

c) The Manufacturers' Cup for drivers will be awarded to the drivers who have scored the highest number of points, taking into consideration all the results obtained by the first 4 cars entered in the name of a manufacturer during each of the events which have taken place.

If, among the 4 cars entered in the name of a manufacturer by the closing date for entries set by the FIA, a car does not report for scrutineering or administrative checks in an event counting towards the Championship for any reason other than:

- a case of "force majeure" (weather conditions, social unrest...);
- an accident during the previous Event of the Championship, as a result of which the car sustained damage, noted by the Technical Delegate, that could not be repaired within the given time;
- prior notice, accompanying the season entry, that the competitor will be unable to be present for such or such an Event;

the best placed car at the end of that event will be awarded only the 8 points normally assigned to 2nd place.

If a 2nd car is missing, the best placed car at the end of the event will be awarded only the 6 points normally assigned to 3rd place, and so on (cf. scale of points described in article 17b)).

d) For each title, there will be a separate classification.

17.a) Points for the titles of FIA GT3 European Champion for Drivers and teams are awarded at each Race according to the following scale:

1st. : 10 points
2nd. : 8 points

3 ^{ème} :	6 points
4 ^{ème} :	5 points
5 ^{ème} :	4 points
6 ^{ème} :	3 points
7 ^{ème} :	2 points
8 ^{ème} :	1 point

3 rd :	6 points
4 th :	5 points
5 th :	4 points
6 th :	3 points
7 th :	2 points
8 th :	1 point

b) Les points pour la Coupe Constructeurs pour Pilotes GT3 sont attribués à chaque course selon le barème suivant :

1 ^{er} :	10 points
2 ^{ème} :	8 points
3 ^{ème} :	6 points
4 ^{ème} :	5 points

b) Points for the Manufacturers' Cup for GT3 Drivers are awarded at each Race according to the following scale:

1 st :	10 points
2 nd :	8 points
3 rd :	6 points
4 th :	5 points

c) Dans le cas prévu à l'Article 51, les concurrents participant à la finale marqueront le double des points normalement attribués dans le cadre du présent article.

c) In the case set out in Article 51, the competitors taking part in the final will score double the points normally awarded within the context of the present article.

18. Si une course est suspendue conformément à l'Article 137 et qu'elle ne peut reprendre, aucun point ne sera attribué aux équipages si le pilote de tête a effectué moins de deux tours, la moitié des points sera attribuée aux équipages si le pilote de tête a effectué plus de deux tours mais moins de 75% du temps prévu à l'origine pour la course et la totalité des points sera attribuée si le pilote de tête a effectué plus de 75% du temps prévu à l'origine pour la course. Ceci s'appliquera également aux pilotes n'ayant pas respecté la durée minimale de conduite.

18. If a race is stopped under Article 137 and cannot be restarted, no points will be awarded to the crews if the leader has completed less than two laps, half points will be awarded to the crews if the leader has completed more than two laps but less than 75% of the original race time, and full points will be awarded if the leader has completed more than 75% of the original race time.

This will also apply to drivers who did not comply with the minimum driving time.

19. Les équipes gagnantes, ainsi que leurs pilotes, doivent être présents lors de la cérémonie annuelle de remise des prix de la FIA. Tous les concurrents devront faire tout leur possible pour faire en sorte que leurs pilotes respectent cette obligation. Tout pilote ou concurrent absent, excepté en cas de "force majeure", se verra infliger une amende de dix mille euros.

19. The winning teams, with their drivers, must be present at the annual FIA Prize-Giving ceremony. All competitors shall use their best endeavours to ensure that their drivers attend as aforesaid. Any such driver or competitor who is absent will be liable to a fine of ten thousand euros, except in a case of "force majeure".

EX AEQUO

20. Les prix et les points attribués conformément au classement aux concurrents arrivés ex æquo seront additionnés et partagés de façon égale.

DEAD HEAT

20. Prizes and points awarded according to the classification for competitors who tie will be added together and shared equally.

21. Si deux pilotes au moins, ou deux équipes, terminent la saison avec le même nombre de points, la place la plus élevée au Championnat sera attribuée :

21. If two or more drivers or teams finish the season with the same number of points, the higher place in the Championship shall be awarded to:

a) Au titulaire du plus grand nombre de premières places.

a) The holder of the greatest number of first places.

b) Si le nombre de premières places est identique, au titulaire du plus grand nombre de secondes places.

b) If the number of first places is the same, the holder of the greatest number of second places.

c) Si le nombre de secondes places est identique, au titulaire du plus grand nombre de troisièmes places et ainsi de suite jusqu'à ce qu'un vainqueur se dégage.

c) If the number of second places is the same, the holder of the greatest number of third places, and so on until a winner emerges.

d) En cas de nouvel ex æquo, les pilotes ou équipes sont départagés en fonction du nombre de meilleurs

d) In case of a further tie, the criterion for breaking the tie is the number of best times set in the first

temps réalisés dans la première course de chaque Epreuve du Championnat à laquelle ils ont participé.

e) En cas de nouvel ex æquo, les pilotes ou équipes sont départagés en fonction du nombre de meilleurs temps réalisés dans chaque séance d'essais qualificatifs de chaque épreuve du Championnat à laquelle ils ont participé.

f) Si cette procédure ne permet pas de dégager un résultat, les pilotes ou équipes étant classés par exemple premiers ex æquo occuperont 2 rangs au classement du Championnat. Le pilote ou l'équipe suivant(e) est alors classé(e) 3^{ème} au classement concerné.

g) La FIA pourra néanmoins désigner un vainqueur lorsque les circonstances l'exigent et dans l'intérêt du sport.

h) Cas particulier :

Les pilotes d'une même voiture ayant constitué le même équipage durant toutes les épreuves du Championnat auxquelles ils ont participé et terminant avec le même nombre de points partageront la même place au Championnat.

Exemples : Les pilotes 1 et 2 de la voiture A seront classés premiers ex æquo au classement général du Championnat ; les pilotes 1 et 2 de la voiture B seront classés seconds ex æquo et ainsi de suite jusqu'au dernier équipage classé se trouvant dans ce cas.

PROMOTEUR

22. Toute demande de promotion d'une Epreuve doit être déposée auprès de l'ASN du pays dans lequel l'Epreuve doit avoir lieu, laquelle transmettra la demande à la FIA.

ORGANISATION DES EPREUVES

23. Chaque organisateur doit fournir à la FIA au minimum en anglais les renseignements indiqués à l'Annexe 2, partie A du présent Règlement Sportif, au plus tard 90 jours avant l'Epreuve.

ASSURANCE

24. Le promoteur d'une Epreuve doit s'assurer que tous les concurrents, leur personnel et leurs pilotes sont couverts par une assurance au tiers.

25. Quatre-vingt-dix jours avant l'Epreuve, le promoteur doit envoyer à la FIA au minimum en anglais le détail des risques couverts par l'assurance, laquelle doit être conforme aux lois nationales en vigueur. Ce certificat d'assurance sera tenu à la disposition des concurrents dans la langue du pays ainsi qu'en anglais.

26. L'assurance responsabilité civile souscrite par le promoteur viendra compléter, sans y porter atteinte, la police d'assurance personnelle détenue par un concurrent ou par toute autre personne physique ou morale participant à l'Epreuve.

race of each Event in the Championship in which the drivers or teams concerned have taken part.

e) In case of a further tie, the criterion for breaking the tie is the number of best times set in each qualifying practice session of each event in the Championship in which the drivers or teams concerned have taken part.

f) If this procedure fails to produce a result, the drivers or teams which, for example, are classified equal first, will occupy two rows in the Championship classification. The next driver or team is then classified third in the classification concerned.

g) The FIA may nevertheless nominate a winner, when circumstances so require and in the interest of the sport.

h) Special case:

Drivers of the same car, who have formed the same crew during all the events in the Championship in which they have taken part and who finish with the same number of points, will share the same place in the Championship.

Examples: Drivers 1 and 2 of car A will be classified equal first in the general classification of the Championship; drivers 1 and 2 of car B will be classified equal second, and so on until the last classified crew finding itself in this situation.

PROMOTER

22. An application to promote an Event must be made to the ASN of the country in which the Event is to take place, which will forward the application to the FIA.

ORGANISATION OF EVENTS

23. Each organiser shall supply the information set out in Appendix 2, part A hereto to the FIA, at least in English, no later than 90 days before the Event.

INSURANCE

24. The promoter of an Event must ensure that all competitors, their personnel and drivers are covered by third party insurance.

25. Ninety days before the Event, the promoter must send the FIA, at least in English, details of the risks covered by the insurance, which must comply with the national laws in force. This insurance certificate, written in the language of the country as well as in English, shall be made available to the competitors.

26. Third party insurance arranged by the promoter shall be in addition and without prejudice to any personal insurance policy held by a competitor or by any other natural person or legal entity taking part in the Event.

27. Les pilotes participant à l'Epreuve ne sont pas considérés comme tiers entre eux.

DELEGUES FIA

28. Pour chaque Epreuve, la FIA désignera les délégués suivants qui pourront être assistés d'adjoints :

- Délégué Technique ;
- Délégué Médical ;
- Chef chronométrateur.

Et elle pourra désigner :

- un Délégué Sécurité ;
- un Observateur.

29. Le rôle des délégués de la FIA est d'assister dans leurs fonctions les officiels de l'Epreuve, de veiller dans le cadre de leurs compétences à ce que tous les règlements régissant le Championnat soient respectés, de formuler les remarques qu'ils jugeront utiles et de dresser tout rapport nécessaire concernant l'Epreuve.

30. Le Délégué Technique désigné par la FIA sera responsable des vérifications techniques et aura tout pouvoir sur les Commissaires Techniques nationaux.

OFFICIELS

31. Les officiels suivants seront désignés par la FIA et seront chargés, durant l'Epreuve, des Championnats de la FIA. Ceux-ci pourront être chargés, avec l'accord de la FIA et dans des circonstances exceptionnelles, d'autres épreuves de séries internationales FIA se déroulant le même week-end :

- Deux Commissaires Sportifs Internationaux, d'une nationalité différente de celle de l'organisateur. Conformément à l'Article 134 du Code, les Commissaires Sportifs de l'Epreuve officieront collégalement sous l'autorité de leur Président.
- Le Directeur d'Epreuve.

32. Les officiels suivants seront désignés par l'ASN et leurs noms communiqués à la FIA simultanément à l'envoi à la FIA de l'Annexe 2, Partie A :

- Un Commissaire Sportif choisi parmi les ressortissants du pays de l'ASN.
- Le Directeur de Course.

33. Le Directeur de Course travaillera en liaison permanente avec le Directeur d'Epreuve. Le Directeur d'Epreuve disposera des pleins pouvoirs en ce qui concerne les questions suivantes et le Directeur de Course ne pourra donner des ordres s'y rapportant qu'avec son accord exprès :

a) le contrôle du déroulement des essais et de la course, du respect de l'horaire et, s'il le juge nécessaire, la formulation de toute proposition aux Commissaires Sportifs pour modifier les horaires

27. Drivers taking part in the Event are not third parties with respect to one another.

FIA DELEGATES

28. For each Event the FIA will nominate the following delegates who may have assistants:

- Technical Delegate;
- Medical Delegate ;
- Chief timekeeper.

And may nominate:

- a Safety Delegate;
- an Observer.

29. The role of FIA delegates is to help the officials of the Event in their duties, to see within their fields of competence that all the Regulations governing the Championship are respected, to make any comments they judge necessary and to draw up any necessary reports concerning the Event.

30. The Technical Delegate nominated by the FIA will be responsible for scrutineering and will have full authority over the national Scrutineers.

OFFICIALS

31. The following officials will be nominated by the FIA and, during the Event, will deal with the FIA Championships. With the agreement of the FIA and in exceptional circumstances, they may be responsible for events of other international series taking place the same weekend:

- Two International Stewards of a nationality different to that of the organiser. In conformity with Article 134 of the Code, the Stewards of the meeting will officiate as a body under the authority of their Chairman.
- The Race Director.

32. The following officials will be nominated by the ASN and their names sent to the FIA at the same time as Appendix 2, Part A, is sent to the FIA:

- One Steward from among the ASN's nationals.
- The Clerk of the Course.

33. The Clerk of the Course shall work in permanent consultation with the Race Director. The Race Director shall have overriding authority in the following matters and the Clerk of the Course may only give orders in respect of them with his express agreement:

a) the control of practice and the race, adherence to the timetable and, if he deems it necessary, the formulation of any proposal to the Stewards to modify the timetable in accordance with the Code or

conformément au Code ou au Règlement Sportif ;
b) l'arrêt de toute voiture conformément au Code ou au Règlement Sportif ;
c) l'interruption des essais ;
d) la procédure de départ ;
e) le recours à la voiture de sécurité ;
f) la suspension et la reprise de la course.

34. Le Directeur d'Epreuve, le Directeur de Course, le Délégué Technique et le(s) Commissaire(s) Sportif(s) national/nationaux doivent être présents à l'Epreuve au plus tard à partir du début des vérifications techniques préliminaires et les Commissaires Sportifs de la FIA dès le début du briefing des pilotes.

35. Le Directeur d'Epreuve doit être en contact radio permanent avec le Directeur de Course, le Délégué Technique et le Président du Collège des Commissaires Sportifs à tout moment lorsque les voitures sont autorisées à rouler sur la piste. En outre, pendant ces périodes, le Directeur de Course doit se tenir à la direction de course et être en contact radio avec tous les postes de commissaires de piste.

CANDIDATURES DES CONCURRENTS ET CONDITIONS D'ENGAGEMENT

36. a) Le Championnat s'adresse en priorité à des équipes privées et à des pilotes non professionnels. Le nombre minimum et maximum de voitures engagées par équipe est de 2 (deux).

b) Au plus tard 7 jours avant le début de la première Epreuve à laquelle il souhaite participer, chaque pilote doit transmettre son palmarès à la FIA au moyen du formulaire disponible auprès de l'administration de la FIA ; faute de quoi, il devra, (par le biais du concurrent avec lequel il s'engage) s'acquitter d'un droit de 450 euros auprès de la FIA pour participer. Les décisions concernant les catégorisations sont prises sous la responsabilité du Bureau GT. Le Bureau mandate le collège des Commissaires sportifs de l'Epreuve concernée pour catégoriser les pilotes qui s'annoncent avec leur palmarès une fois que l'Epreuve a commencé. Ceci aura lieu sous la supervision du Bureau, qui reste l'organe auquel les pilotes ont recours en première instance en cas de contestation. Les pilotes non classés par catégories ne pourront prendre part à une Epreuve. La liste des concurrents admis à prendre part à l'Epreuve établie par la FIA indiquera la catégorie attribuée à chaque pilote. Cette liste sera publiée au plus tard 48 heures avant le début de l'Epreuve concernée.

c) Définitions des catégorisations :

A (ou Platine) : Pilote professionnel généralement reconnu comme pilote de notoriété sur la scène internationale, âgé de moins de 55 ans et répondant à au moins un des critères suivants :

- a détenu une Super Licence (de Formule 1) ;
- a remporté les 24 Heures du Mans ;

Sporting Regulations,
b) the stopping of any car in accordance with the Code or Sporting Regulations;
c) the interruption of practice;
d) the starting procedure;
e) the use of the safety car;
f) the suspending and resuming of the race.

34. The Race Director, the Clerk of the Course, the Technical Delegate and the national Steward(s) must be present at the Event from the beginning of pre-scrutineering at the latest, and the FIA Stewards from the beginning of the drivers' briefing.

35. The Race Director must be in permanent radio contact with the Clerk of the Course, the Technical Delegate and the Chairman of the Panel of Stewards at all times when cars are permitted to run on the track. Additionally, the Clerk of the Course must be in race control and in radio contact with all the marshals' posts during these times.

COMPETITORS' APPLICATIONS AND CONDITIONS FOR ENTRY

36. a) The Championship is intended primarily for private teams and non-professional drivers. The minimum and maximum number of cars entered per team is 2 (two).

b) Each driver must send his record of achievements to the FIA, using the form available from the FIA administration, at the latest 7 days prior to the beginning of the first event in which he wishes to take part, failing which he must pay a fee (via the competitor with whom he is entered) of 450 euros to the FIA in order to take part. Decisions concerning the categorisations are taken under the responsibility of the GT Bureau. The GT Bureau mandates the Panel of Stewards of the Event concerned to categorise drivers who announce themselves with their records of achievements after the Event has already begun. This will take place under the supervision of the Bureau, which remains the body to which the drivers have recourse in the first instance in case of dispute. Drivers who have not been categorised will not be allowed to take part in an event. The list of competitors allowed to take part in the event, drawn up by the FIA, will indicate the category attributed to each driver. This list will be published at the latest 48 hours prior to the beginning of the event concerned.

c) Definitions of the categorisations:

A (or Platinum): professional driver generally recognised as a well-known driver on the international scene, under the age of 55, and satisfying at least one of the following criteria:

- has held a Super Licence (for Formula One),
- has won the Le Mans 24 Hours outright,

- a été pilote d'usine, payé par un constructeur automobile ;
- a terminé parmi les 10 premiers au classement général en F3000, CART/Champcar, IRL ou GP2 ;
- s'est classé parmi les 6 premiers au classement général d'une série internationale de F3 (British-EuroF3) ou d'un grand Championnat pour monoplaces international (Exemple : Nissan World Series)
- est un pilote dont les performances et les réalisations, bien que ne répondant à aucune des définitions ci-dessus, peuvent être considérées comme professionnelles par le Bureau.

B (ou Or) : pilote semi-professionnel de séries internationales ou s'étant distingué en Championnats nationaux et répondant à au moins un des critères suivants :

- pilote répondant aux critères de la catégorie A (platine) mais âgé de 55 à 59 ans ;
- a terminé parmi les 3 premiers du classement général d'une série internationale secondaire pour monoplaces (A1 GP, Renault V6, FR2000 international, ...);
- a terminé parmi les 3 premiers du classement général d'une série nationale pour monoplaces (F3, FR2000, ...);
- a remporté une série de premier niveau pour monoplaces (F-Ford, F-BMW, F-Zip, Autosport Academy, ...);
- a terminé parmi les 3 premiers du classement général de la Porsche Supercup ;
- a remporté une série nationale ou internationale organisée par un constructeur (Porsche, Seat, Peugeot, Renault, ...);
- est un pilote dont les performances et les réalisations, bien que ne répondant à aucune des définitions ci-dessus, peuvent être considérées comme Or par le Bureau.

C (ou Argent) : pilote amateur répondant à au moins un des critères suivants :

- pilote âgé de moins de 30 ans ne répondant pas aux critères des catégories A (Platine) et B (Or).
 - pilote répondant aux critères de la catégorie platine mais âgé de 60 ans ou plus ;
 - pilote ayant figuré à la 1^{ère} place du classement général de Championnats nationaux ou de séries internationales en association avec un pilote professionnel ;
 - pilote ayant remporté une série pour pilotes non professionnels (Ferrari Challenge, Maserati Trophéo, Lamborghini Supertrophy, ...);
 - pilote ayant couru dans une série pour monoplaces pendant une saison complète.
- D (ou Bronze) : pilote amateur. Tout pilote ayant eu sa première licence internationale après l'âge de 30 ans, et n'ayant pas d'expérience ou ayant participé épisodiquement en monoplace.

d) Rectification :

Tout pilote a le droit de demander au Bureau que sa catégorisation soit rectifiée au plus tard 7 jours avant le début de la première Epreuve à laquelle il

- has been a Works Driver, paid by a car manufacturer;
- has finished in the top 10 in the general classification in F3000, CART/Champcar, IRL or GP2;
- has finished in the top 6 in the general classification of an F3 international series (British/EuroF3) or major international single-seater Championship (Example : Nissan World Series)
- is a driver whose performances and achievements, despite not being covered by one of the definitions above, may be considered as professional by the Bureau.

B (or Gold): semi-professional driver in international series or who has distinguished himself in national Championships and satisfying at least one of the following criteria:

- driver satisfying the criteria of the A category (platinum) but aged 55 to 59;
- has finished in the top 3 in the general classification of a secondary international single-seater series (A1 GP, Renault V6, FR2000 international...);
- has finished in the top 3 in the general classification of a national single-seater series (F3, FR2000...);
- has won an entry level single-seater series (F-Ford, F-BMW, F-Zip, Autosport Academy...);
- has finished in the top 3 in the general classification of the Porsche Supercup;
- has won a national or international series organised by a manufacturer (Porsche, Seat, Peugeot, Renault...);
- is a driver whose performances and achievements, despite not being covered by one of the definitions above, may be considered as Gold by the Bureau.

C (or Silver): amateur driver satisfying at least one of the following criteria:

- driver aged under 30 and not satisfying the criteria of categories A (Platinum) and B (Gold).
 - driver satisfying the criteria of the platinum category but aged 60 or over;
 - driver who has finished in 1st place in the general classification of national Championships or international series in association with a professional driver;
 - driver who has won a non-professional drivers' series (Ferrari Challenge, Maserati Trophéo, Lamborghini Supertrophy...);
- driver who has competed in a single seater-series for a full season.

D (or Bronze): amateur driver. Any driver who was over 30 years old when his first licence was issued, and who has little or no single-seater experience.

d) Rectification:

Any driver has the right to ask the Bureau to rectify his categorisation, at the latest 7 days prior to the beginning of the first event in which he takes part,

participe, avec toutes les justifications et documents nécessaires. A défaut de justification, la demande ne sera pas examinée.

e) Ne sont pas admis à participer à une Epreuve du Championnat les pilotes de catégorie A. Les pilotes de la catégorie B ne sont admis qu'à la condition qu'ils soient engagés sur la même voiture avec un pilote de la catégorie D.

Les demandes de participation au Championnat doivent être soumises à la FIA, chaque année, au moyen du formulaire d'engagement disponible auprès de la FIA (cf. Annexe 3). Les formulaires d'engagement pour la saison doivent parvenir à la FIA au plus tard le 16 mars, accompagnés de la totalité du montant du droit d'engagement fixé à 22 000 (vingt-deux mille) euros par voiture. Ce droit d'engagement pour la saison comprend l'inscription obligatoire à toutes les Epreuves du Championnat.

Des concurrents pourront être admis à participer uniquement à la dernière épreuve du Championnat par le Bureau GT dans la limite des places disponibles et dans la limite de 6 voitures par marque maximum (cf. Article 36 f). Ces concurrents ne marqueront pas de point au Championnat. Les demandes de participation à cette épreuve devront être soumises à la FIA au moyen du formulaire d'engagement disponible auprès de la FIA (cf. Annexe 3). Les formulaires d'engagement pour cette épreuve doivent parvenir à la FIA au plus tard 7 jours avant le début de l'épreuve, accompagnés du montant du droit d'engagement fixé à 4000 (quatre mille) euros par voiture. La liste des engagés FIA sera publiée au moins 48 heures avant le début de l'épreuve.

Le dossier de candidature doit comprendre :

e1) une confirmation comme quoi le candidat, en son nom et celui de toute personne concernée par sa participation au Championnat, a lu et compris le Code, le Règlement Technique et le Règlement Sportif, et s'engage à les respecter ;

e2) le nom du concurrent ;

e3) la copie de la licence du concurrent délivrée par l'ASN ;

e4) la marque de la/des voiture(s) et des pneumatiques utilisés ;

e5) le nom du/des pilote(s) et la copie de sa/leur licence(s). Le nom des pilotes pourra être annoncé ultérieurement à la FIA. Dans ce cas, cette annonce, que ce soit pour les engagés course par course ou pour les engagés saison, devra être effectuée par le concurrent auprès de la FIA au plus tard 7 jours avant le début de l'Epreuve à laquelle il compte participer.

e6) un certificat attestant de la mise à jour et de la révision du système d'acquisition de données (cf. Article 61 du présent règlement).

e7) pour les concurrents engagés à la saison uniquement : l'engagement du candidat à participer à toutes les Epreuves avec le nombre de voitures engagées.

f) Un modèle peut être représenté par un minimum de 2 voitures lors de sa 1^{ère} année d'engagement et

with the support of all the necessary proofs and documents. Without proof, the request will not be examined.

e) Category A drivers are not allowed to take part in an event of the Championship. Category B drivers are accepted only on condition that they are entered in the same car with a category D driver.

Applications to compete in the Championship must be submitted to the FIA, each year, on an entry form available from the FIA (cf. Appendix 3). Season entry forms must reach the FIA no later than 16 March, accompanied by the entire amount of the entry fee set at 22,000 (twenty-two thousand) euros per car. This season entry fee includes mandatory entry in all the events in the Championship.

Competitors may be accepted by the GT Bureau to take part in only the last event of the Championship, depending on the number of places available and within the limit of a maximum of 6 cars per make (cf. Article 36 f). These competitors will not score points for the Championship. Applications to take part in that event must be submitted to the FIA on an entry form available from the FIA (cf. Appendix 3). Entry forms for that event must reach the FIA no later than 7 days prior to the start of the event, accompanied by the entry fee, which is set at 4000 (four thousand) euros per car. The FIA entry list will be published at least 48 hours prior to the beginning of the event.

The application shall include:

e1) confirmation that the applicant has read and understood the Code, the Technical Regulations and the Sporting Regulations and agrees, on its own behalf and on behalf of everyone associated with its participation in the Championship, to observe them,

e2) the name of the competitor,

e3) the copy of the competitor's licence issued by the ASN,

e4) the make of the competing car(s) and tyres,

e5) the name of the driver(s), and a copy of his/their licence(s). The drivers' names may be announced to the FIA at a later date, in which case such announcement, whether for race-by-race entries or season entries, must be made to the FIA by the competitor no later than 7 days prior to the beginning of the event in which the driver concerned intends to take part.

e6) a certificate verifying the servicing and updating of the data acquisition system (cf. Article 61 of these regulations).

e7) for the season competitors only: an undertaking by the applicant to participate in every Event with the number of cars entered.

f) A model may be represented by a minimum of 2 cars during its 1st year of entry and by a maximum of

par un maximum de 6 voitures pour les années suivantes. Ces voitures doivent être engagées par un minimum de 2 équipes de 2 voitures chacune ou un maximum de 3 équipes de 2 voitures chacune.

g) Pour marquer des points au classement de la Coupe Constructeurs, un modèle doit être représenté à la date de clôture des engagements au Championnat, avec au moins 4 voitures (2 équipes de 2 voitures).

h) Les concurrents GT3 de la saison 2008 sont prioritaires dans le choix des voitures qu'ils souhaitent engager au Championnat 2009 à la condition de s'inscrire avant le 18 décembre 2008 et de verser 50% du montant total du droit d'engagement, soit 11 000 (onze mille) euros par voiture.

Tout concurrent n'ayant pas respecté l'engagement de 2 voitures par Epreuve conformément à son engagement au Championnat, sauf cas de "force majeure" (cf. Art. 36 i)) ou n'ayant pas respecté les règles de présentation (cf. Art. 37) perdra la priorité à l'engagement pour la saison suivante.

Si le nombre de demandes d'engagement saison pour un même modèle est supérieur au nombre autorisé (voir Art. 36 f), la priorité sera donnée au(x) concurrent(s) engagé(s) également dans le Championnat GT de la saison concernée.

Si ce critère ne permet pas d'attribuer une priorité d'engagement, le Bureau tranchera en fonction du palmarès du concurrent (de l'équipe) et éventuellement de la nationalité afin de favoriser la représentation internationale. La priorité sera donnée aux vainqueurs des Championnats nationaux GT3 dont le règlement technique est en stricte conformité avec le règlement technique GT3 de la FIA.

i) Il est impératif que les concurrents engagés pour la saison participent à toutes les Epreuves comptant pour le Championnat.

Un concurrent ne se présentant pas aux contrôles techniques et administratifs pour toute raison autre que :

- cas de "force majeure" (conditions climatiques, perturbations sociales...);
- accident dans l'Epreuve précédente du Championnat dont les dommages, constatés par le Délégué Technique, ne peuvent être réparés dans les délais impartis ;
- avis préalable accompagnant l'inscription saison où le concurrent peut souligner son incapacité à être présent sur telle ou telle Epreuve ; ne marquera pas de points au classement des équipes pour l'Epreuve concernée et pourra se voir infliger par les Commissaires Sportifs une pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion du Championnat pour le reste de la saison.

37. Les concurrents engagés au Championnat doivent respecter les règles suivantes portant sur la présentation de leur équipe et de leurs voitures :

- les pilotes partageant une même voiture doivent porter des combinaisons de conception et

6 cars for subsequent years. These cars must be entered by a minimum of 2 teams fielding 2 cars each or a maximum of 3 teams fielding 2 cars each.

g) To score points for the classification of the Manufacturers' Cup, a model must be represented on the closing date for entries to the Championship, by at least 4 cars (2 teams of 2 cars).

h) GT3 competitors from the 2008 season have priority in the choice of the cars they wish to enter in the 2009 Championship, provided that they register before 18 December 2008 and pay 50% of the total amount of the entry fee, i.e. 11,000 (eleven thousand) euros per car.

Any competitor who has not respected the 2 car entry per Event in accordance with his Championship entry, save in case of "force majeure" (see Article 36i), or who has not respected the rules (see Article 37) concerning presentation, loses priority for the next season.

If the number of season entries' applications for a given model is greater than the maximum number authorised (see Art. 36 f), priority will be given to competitors who are also entered in the GT Championship for the season concerned.

If that criterion does not allow priority for entry to be determined, the Bureau will decide on the basis of the competitor's (team's) record and possibly of the nationality in order to favour international representation. Priority will be given to the winners of GT3 National Championships of which the technical regulations are in strict conformity with the FIA GT3 technical regulations.

i) It is imperative that the competitors that are entered for the season take part in all the events counting towards the Championship.

A competitor who does not report for scrutineering and the administrative checks, for any reason other than:

- a case of "force majeure" (weather conditions, social unrest...);
 - an accident during the previous Event of the Championship, as a result of which the car sustained damage, noted by the Technical Delegate, that could not be repaired within the given time;
 - prior notice, accompanying the season entry, that the competitor will be unable to be present for such or such an Event;
- will not score points for the teams' classification for the event concerned and may be liable to a penalty, imposed by the Stewards that may go as far as exclusion from the Championship for the rest of the season.

37. The competitors entered in the Championship must respect the following rules concerning the presentation of their team and their cars:

- drivers who are sharing the same car must wear overalls of identical colours and design,

de couleurs identiques,

- le personnel (limité à 6 personnes d'une même équipe de 2 voitures) doit porter une tenue de piste uniforme,
- trois voitures d'une seule et même équipe doivent porter des décorations aux motifs identiques mais peuvent arborer des commanditaires différents,
- l'aménagement des stands ou des tentes doit comprendre un revêtement de sol et des parois murales (est autorisée 1 tente pour 2 ou 3 voitures engagées),
- les voitures doivent toujours être présentées aux vérifications techniques dans un état irréprochable. L'avant doit être repeint ou retouché entre deux Epreuves. Si, de l'avis de la FIA, un concurrent ne dirige pas son équipe d'une manière compatible avec les normes du Championnat, ou s'il nuit en quelque façon à la réputation du Championnat, la FIA peut l'exclure du Championnat sur-le-champ.

LAISSEZ-PASSER

38. Aucun laissez-passer ne peut être délivré sauf dans les cas permis par la FIA. Un laissez-passer ne peut être utilisé que par la personne à laquelle il est destiné et dans le but pour lequel il est délivré.

INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

39. Les Commissaires Sportifs ou le Directeur d'Epreuve peuvent, à titre exceptionnel, donner des instructions aux concurrents au moyen de communiqués, conformément au Code. Ces communiqués seront distribués à tous les concurrents qui devront en accuser réception.

40. Tous les classements et tous les résultats des essais et de la course, ainsi que toutes les décisions des officiels, seront affichés sur le tableau d'affichage officiel.

41. Toute décision ou communication concernant un concurrent donné devra lui être transmise dans les vingt-cinq minutes et il devra en accuser réception.

INCIDENTS

42. Le terme "Incident" s'entend d'un fait ou d'une série de faits impliquant un ou plusieurs pilotes, ou de toute action d'un pilote, rapporté(e) aux Commissaires Sportifs par le Directeur d'Epreuve (ou noté(e) par les Commissaires Sportifs et rapporté(e) au Directeur d'Epreuve pour enquête) ayant :

- provoqué l'arrêt d'une séance d'essais (libres ou qualificatifs) ou l'arrêt d'une course en vertu de l'Article 137 ;
- constitué une violation du présent Règlement

▪ all the personnel (limited to 6 persons of one and the same 2-car team) must wear uniform track clothing,

▪ three cars belonging to one and the same team must bear decorations of a similar design, but may display different sponsors,

▪ the pits or tents must be fitted out with floor covering and wall panels (1 tent for every 2 or 3 cars entered is allowed),

▪ the cars must always be in impeccable condition when presented for scrutineering. The front faces must be repainted or touched up between one Event and the next. If in the opinion of the FIA a competitor fails to operate his team in a manner compatible with the standards of the Championship or in any way brings the Championship into disrepute, the FIA may exclude such competitor from the Championship forthwith.

PASSES

38. No pass may be issued except as agreed with the FIA. A pass may be used only by the person and for the purpose for which it was issued.

INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS

39. In exceptional circumstances, the Stewards or Race Director may give instructions to competitors by means of special Bulletins in accordance with the Code. These Bulletins will be distributed to all the competitors, who must acknowledge receipt.

40. All classifications and results of practice and the race, as well as all decisions issued by the officials, will be posted on the official notice board.

41. Any decision or communication concerning a particular competitor must be given to him within twenty-five minutes of such decision and receipt must be acknowledged.

INCIDENTS

42. "Incident" means any occurrence or series of occurrences involving one or more drivers, or any action by any driver, which is reported to the Stewards by the Race Director (or noted by the Stewards and referred to the Race Director for investigation) which:

- necessitated the stopping of a practice (free or qualifying) session or the suspension of a race under Article 137;
- constituted a breach of these Sporting Regulations

Sportif ou du Code ;

- fait prendre un faux départ à une ou plusieurs voitures ;
- provoqué une collision ;
- entraîné la sortie de piste d'un pilote ;
- illégitimement empêché un pilote de faire une manœuvre de dépassement légitime ;
- illégitimement gêné un autre pilote au cours d'une manœuvre de dépassement.

43.a) Il appartiendra aux Commissaires Sportifs de décider, sur rapport ou demande du Directeur d'Epreuve, si un ou des pilote(s) mêlé(s) à un incident doi(ven)t être pénalisé(s).

b) Si les Commissaires Sportifs enquêtent sur un incident, un message informant toutes les équipes du ou des pilote(s) impliqué(s) apparaîtra sur les moniteurs de chronométrage (si les installations du circuit le permettent).

c) Si un pilote est impliqué dans une collision ou un incident (voir Article 42) et qu'il en a été informé par les Commissaires Sportifs au plus tard 30 minutes après la fin de la course, il ne doit pas quitter le circuit sans l'accord de ces derniers.

44. Les Commissaires Sportifs peuvent infliger une des trois pénalités ci-dessous (en remplacement ou en sus d'autres pénalités existantes) à tout pilote impliqué dans un incident :

a) Une pénalité de passage par la voie des stands. Le pilote doit entrer dans la voie des stands et rejoindre la course sans s'arrêter.

b) Une pénalité en temps "Stop & Go" de 10 secondes. Le pilote doit entrer dans la voie des stands, s'arrêter dans la zone de pénalité pendant au moins 10 secondes et rejoindre la course sans s'arrêter.

c) Un recul de places sur la grille de départ de la prochaine course disputée par le pilote. Toutefois, si une des pénalités fixées aux Articles 44a) ou 44b) doit être infligée et notifiée par écrit au représentant de l'équipe concernée pendant les 10 dernières minutes ou après la fin de la course, l'Article 45 b) ne s'appliquera pas et une pénalité en temps additionnelle de 30 secondes dans le cas a) et de 40 secondes dans le cas b) sera ajoutée au temps écoulé de la voiture concernée.

45. Au cas où les Commissaires Sportifs décideraient d'imposer une des pénalités prévues à l'Article 44 a) et b), la procédure suivante sera appliquée :

a) Les Commissaires Sportifs notifieront par écrit à un responsable de l'équipe concernée la pénalité qui lui a été imposée et s'assureront que cette information a été contresignée, avec mention de l'heure, et qu'elle est également affichée sur les moniteurs de chronométrage.

b) A partir du moment où la décision des Commissaires Sportifs est notifiée sur les moniteurs de chronométrage, la voiture concernée ne peut couvrir plus de trois tours complets avant de

or the Code;

- caused a false start by one or more cars;

- caused a collision;

- forced a driver off the track;

- illegitimately prevented a legitimate overtaking manoeuvre by a driver;

- illegitimately impeded another driver during overtaking.

43.a) It shall be at the discretion of the Stewards to decide, upon a report or a request by the Race Director, if a driver or drivers involved in an Incident shall be penalised.

b) If an Incident is under investigation by the Stewards, a message informing all teams which driver or drivers are involved will be displayed on the timing monitors (if the facilities on the circuit so permit).

c) If a driver is involved in a collision or Incident (see Article 42), and has been informed of this by the Stewards no later than 30 minutes after the race has finished, he must not leave the circuit without the consent of the Stewards.

44. The Stewards may impose any one of the following three penalties (in substitution or in addition to other available penalties) on any driver involved in an Incident.

a) A drive-through penalty. The driver must enter the pit lane and rejoin the race without stopping.

b) A 10-second "Stop & Go" time penalty. The driver must enter the pit lane, stop in the penalty zone for at least 10 seconds and rejoin the race without stopping.

c) A drop of grid positions at the driver's next race. However, should one of the penalties set out under 44a) or 44b) be imposed and notified in writing to the team representative during the last 10 minutes, or after the end of the race, Article 45b) shall not apply and an additional time penalty of at least 30 seconds in case a) and 40 seconds in case b) shall be added to the elapsed time of the car concerned.

45. Should the Stewards decide to impose one of the penalties provided for in Article 44 a) and b), the following procedure shall be applied:

a) The Stewards shall give written notification of the penalty which has been imposed to an official of the team concerned and shall make sure that this information is countersigned, with a note of the time, and that it is also displayed on the timing monitors.

b) From the time the Stewards' decision is notified on the timing monitors, the relevant car may cover no more than three complete laps before entering the pit lane and, in the case of a penalty under

pénétrer dans la voie des stands et, dans le cas d'une pénalité relevant de l'Article 44 b), avant de se rendre dans la zone de pénalité où elle devra rester pendant la durée de la pénalité en temps. Toutefois, sauf si la voiture se trouvait déjà à l'entrée des stands pour effectuer sa pénalité, elle ne pourra pas l'effectuer après le déploiement de la Voiture de Sécurité. Tous les tours réalisés derrière la Voiture de Sécurité seront ajoutés au tour maximum. Tant que la voiture est immobilisée en raison d'une pénalité en temps, elle ne peut faire l'objet d'aucune intervention. Toutefois, en cas d'arrêt du moteur, celui-ci pourra être redémarré une fois le temps de pénalité écoulé, dans le respect de l'Article 81.

En cas d'impossibilité pour le pilote de démarrer seul sa voiture, ses mécaniciens pourront la ramener à sa zone de travail.

c) Une fois le temps de pénalité écoulé, le pilote devra rejoindre la course.

RECLAMATIONS

46. Les réclamations devront être déposées conformément au Code et accompagnées d'une caution de 1000 euros.

SANCTIONS

47. Les Commissaires Sportifs peuvent infliger les pénalités expressément prévues par le présent Règlement Sportif en plus ou en remplacement de toute autre pénalité dont ils disposent en vertu du Code.

CHANGEMENTS DE PILOTE

48. a) Pendant toute la durée de l'Epreuve, une seule et même voiture ne peut être conduite que par deux pilotes au maximum.

Toute modification de la composition de l'équipage déjà engagé par le concurrent auprès de la FIA (cf. Article 36 e5) du présent règlement) doit faire l'objet d'une demande auprès des Commissaires Sportifs avant les essais qualificatifs. Dans ce cas, seuls les pilotes attributaires d'une catégorisation préalablement classés par catégories ou dûment autorisés par le Collège (cf. Article 36b) pourront être considérés dans le cadre d'une telle demande de modification.

b) Pour chaque Epreuve, un temps de référence pour l'arrêt aux stands/la neutralisation obligatoire sera établi, en prenant en considération le temps mis pour parcourir la voie des stands à la vitesse maximale de 60 km/h entre les boucles de chronométrage d'entrée et de sortie des stands et l'arrêt obligatoire pour le changement de pilote de 45 secondes. Ce temps total sera publié dans un Bulletin avant le début de chaque Epreuve. L'arrêt aux stands doit être effectué devant le stand ou l'emplacement destiné à chaque équipe sous la responsabilité du Directeur sportif désigné.

L'arrêt aux stands doit s'effectuer en franchissant la

Article 44 b), proceeding to the time penalty area where it shall remain for the period of the time penalty. However, unless the car was already in the pit entry for the purpose of serving its penalty, it may not carry out the penalty after the Safety Car has been deployed. Any laps carried out behind the Safety Car will be added to the one-lap maximum. Whilst a car is stationary as a result of incurring a time penalty, it may not be worked on. However, if the engine stops, it may be started after the penalty period has elapsed, respecting Article 81.

If the driver is unable to start his car by himself, it may be evacuated to its working area by its mechanics.

c) When the time penalty period has elapsed, the driver must rejoin the race.

PROTESTS

46. Protests shall be made in accordance with the Code and accompanied by a fee of 1000 euros.

SANCTIONS

47. The Stewards may inflict the penalties specifically set out in these Sporting Regulations in addition to or instead of any other penalties available to them under the Code.

CHANGES OF DRIVER

48. a) Throughout the Event, no more than two drivers may drive one and the same car.

Any modification to the composition of the crew already registered by the competitor with the FIA (cf. article 36 e5) of these regulations) must be requested to the Stewards before the start of qualifying. In that case, only drivers who have been either categorised beforehand or duly authorised by the Panel (cf. Article 36b) may be considered within the context of such a request for modification.

b) For each event, a reference time for the obligatory pit stop/neutralisation will be established, taking into account the time driven with a max. speed of 60 kph in the pit lane from the entry timing loop to the exit timing loop and the obligatory stop for the driver change of 45 sec. This total time will be published in a Bulletin before the beginning of each Event. The pit stop must be carried out in front of the designated pit or area of each team under the responsibility of the designated Team Manager.

The pit stop must be carried out by passing the pit

boucle de chronométrage située à l'entrée de la voie des stands entre la 23^{ème} et la 37^{ème} minutes de course respectivement, soit au-delà de 23 min. 00 sec. 000 et avant 36 min. 59 sec. 999 écoulées depuis le départ de la course.

c) Les pénalités de "Stop & Go" suivantes pourront être infligées en cas de violation de l'Article 48b) :

1. Temps entre les deux boucles de chronométrage de la voie des stands inférieur au temps de référence (Article 48b)) :

Pénalité de "Stop & Go" équivalant à la durée manquante.

2. Arrêt ou conduite à vitesse anormalement réduite dans la voie des stands dès l'arrêt aux stands effectué dans la zone prescrite :

Passage par la voie des stands (moteur en marche)

3. Dépassement de la vitesse limite de 60 km/h dans la voie des stands :

Passage par la voie des stands (moteur en marche)

4. Début ou fin de l'arrêt aux stands obligatoire en dehors de l'intervalle de temps prescrit (Article 48b)) :

Pénalité de "Stop & Go" d'une durée équivalant à la durée manquante ou dépassée.

Toutefois, si une des pénalités prévues aux points 1) à 4) ci-dessus est imposée et notifiée par écrit au représentant de l'équipe, pendant les dix dernières minutes ou à la fin de la course, une pénalité en temps de 30 secondes sera ajoutée au temps écoulé de la voiture concernée dans les cas 2) et 3), et une pénalité en temps d'au moins 30 secondes plus la pénalité de "Stop & Go" d'origine dans les cas 1) et 4).

49. SUPPRIME

CONDUITE

50. Le pilote doit conduire sa voiture seul et sans aide.

NOMBRE DE VOITURES ADMISES A PARTICIPER

51. Le nombre de voitures admises à participer aux essais et à prendre le départ de la course est tel que calculé via le supplément n°2 de l'Annexe O du Code. Si le nombre de voitures admissibles à l'Epreuve est plus élevé que le nombre de celles admis sur la piste, les voitures seront réparties en 2 Groupes en fonction des numéros de course (Groupe numéros pairs, Groupe numéros impairs) ; chacun de ces groupes participera à une séance d'essais qualificatives de 20 minutes. Si l'équipage concourant sur la voiture est composé de deux pilotes de catégorie différente, le pilote de la catégorie la moins élevée sera le seul autorisé à prendre part à cette séance qualificative.

Le résultat de ces séances d'essais qualificatives permettra de déterminer les grilles de départ de deux courses qualificatives. Une course A réunira les 1^{er}, 3^{ème}, 5^{ème}, 7^{ème}, 9^{ème} (et ainsi de suite) temps du Groupe Pair et les 2^{ème}, 4^{ème}, 6^{ème}, 8^{ème}, 10^{ème} (et

lane entry timing loop between the 23rd and 37th minutes respectively of the race (not before 23m.00s.000 and not after 36m.59s.999). These times will be counted from the start of the race.

c) The following "Stop & Go" Penalties can be applied if there is a breach of Article 48b):

1. Time between the two pit lane timing loops under the published time (Article 48b)):

"Stop & Go" Penalty of the time missed.

2. All stopping or driving at an abnormally slow speed after the pit stop carried out at the designated Pit/Area:

"Drive-Through" (Engine must not be stopped)

3. All speeding over the limit of 60 kph in the pit lane:

"Drive-Through" (Engine must not be stopped)

4. Start or end of the obligatory pit stop outside the obligatory times (Article 48b)):

"Stop & Go" of the equivalent time outside the scheduled time.

However, should any of the penalties under 1) to 4) above be imposed and notified in writing to the team representative during the last 10 minutes or after the end of the race, a 30-second time penalty shall be added to the elapsed time of the car concerned in cases 2) and 3) and an additional time penalty of at least 30 seconds plus the original "Stop & Go" Penalty in cases 1) and 4).

49. DELETED

DRIVING

50. The driver must drive his car alone and unaided.

NUMBER OF CARS ALLOWED TO PARTICIPATE

51. The number of cars allowed to practice and to start the race is as calculated using supplement n°2 of Appendix O to the Code.

If the number of cars allowed to participate in the event is greater than the number authorised on the track, they will be divided into two Groups in accordance with their race numbers (even number Group, odd number Group); each of these groups will take part in a qualifying practice session of 20 minutes. If the crew running the car is made up of two drivers of different classifications, then the driver in the lower classification will be the only driver authorised to take part in this qualifying session.

The results of these qualifying practice sessions will enable the starting grids for the two qualifying races to be determined. Race A will group together the 1st, 3rd, 5th, 7th, 9th (and so on) times in the Even Group and the 2nd, 4th, 6th, 8th, 10th (and so on) times in the

ainsi de suite) temps du Groupe Impair. Une course B réunira les 1^{er}, 3^{ème}, 5^{ème}, 7^{ème}, 9^{ème} (et ainsi de suite) temps du Groupe Impair et les 2^{ème}, 4^{ème}, 6^{ème}, 8^{ème}, 10^{ème} (et ainsi de suite) temps du Groupe Pair. Le pilote ayant qualifié la voiture prendra le départ de la course qualificative.

Une course "finale" rassemblera un nombre de voiture égal à celui du maximum autorisé sur la piste arrondi au nombre pair inférieur. La rangée de droite de la grille de départ sera constituée par les voitures les mieux placées à l'issue de la course A dans leur ordre d'arrivée. La rangée de gauche de la grille de départ sera constituée par les voitures les mieux placées à l'issue de la course B dans leur ordre d'arrivée. Le pilote n'ayant pas qualifié la voiture prendra le départ de la course "finale".

NUMEROS DE COURSE ET NOM DE LA VOITURE

52. Chaque voiture portera le numéro de course attribué par la FIA. Les numéros de course et la publicité sur les voitures doivent être conformes aux dispositions du Chapitre XVII du Code. Les numéros de course doivent être clairement visibles de l'avant et de chaque côté de la voiture. Un numéro de course visible d'une dimension de 10 cm x 10 cm doit être apposé à droite sur la bande située sur la partie supérieure du parebrise.

53. Le nom ou l'emblème de la marque de la voiture doivent apparaître sur la voiture à leur emplacement d'origine. Les noms des pilotes et leurs drapeaux de nationalité devront apparaître de chaque côté de la carrosserie (conformément à l'Article 208 du Code). La nationalité du concurrent doit être clairement indiquée sur les voitures à l'aide d'un autocollant du drapeau national de dimensions 10 cm x 20 cm apposé sur le numéro de course.

VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

54. A tout moment de l'Epreuve, tous les concurrents doivent tenir disponibles pour inspection tous les documents exigés par l'Article 8 ainsi que les différents documents relatifs à leur voiture.

55. Lors de chaque Epreuve, l'organisateur s'assurera qu'il est en possession d'une copie de toutes les licences des pilotes et des concurrents participant à l'Epreuve.

56. On ne peut exiger d'aucun concurrent, pilote ou toute autre personne concernée par une voiture, qu'il/elle signe une décharge.

VERIFICATIONS TECHNIQUES

57. Les vérifications techniques initiales de la voiture ont lieu dans le garage attribué à chaque équipe conformément à l'horaire indiqué à l'Annexe 2, Partie C spécifique à l'Epreuve.

Odd Group. Race B will group together the 1st, 3rd, 5th, 7th, 9th (and so on) times in the Odd Group and the 2nd, 4th, 6th, 8th, 10th (and so on) times in the Even Group. The driver who has qualified the car will start in the qualifying race.

A "final" race will gather together a number of cars equal to the maximum number authorised on the track, rounded down to the lowest even number. The right column on the starting grid will be made up of the best placed cars at the finish of Race A in their finishing order. The left column on the starting grid will be made up of the best placed cars at the finish of Race B in their finishing order. The driver who has not qualified the car will start in the "final" race.

RACE NUMBERS AND NAME OF CAR

52. Each car will carry the race number allocated by the FIA. Race numbers and advertising on the cars must be in conformity with the provisions of Chapter XVII of the Code. Its race numbers must be clearly visible from the front and from each side of the car. A visible racing number measuring 10 cm x 10 cm must be affixed to the right side of the strip on the upper part of the windscreen.

53. The name or the emblem of the make of the car must appear on the car in the original location. The names of the drivers and their national flags must appear on each side of the bodywork (in accordance with Article 208 of the Code). The competitor's nationality must be clearly displayed on the cars in the form of a 10 cm x 20 cm sticker of the national flag, affixed to the race number.

ADMINISTRATIVE CHECKS

54. Each competitor must have all documents required by Article 8, and the various documents relating to his car, available for inspection at any time during the Event.

55. At each Event, the organiser will ensure that he has in his possession a copy of all the licences of the drivers and competitors taking part in the event.

56. No competitor, driver or other person concerned with a car can be required to sign any waiver.

SCRUTINEERING

57. Initial scrutineering of the car will take place in the garage assigned to each team in accordance with the timetable set out in the Appendix 2, Part C specific to the event.

58. Les concurrents qui n'auront pas respecté ces limites de temps ne seront pas autorisés à prendre part à l'Epreuve, sauf dérogation accordée par les Commissaires Sportifs.

59. Aucune voiture et aucun pilote ne peut prendre part à une Epreuve tant qu'ils n'ont pas reçu l'agrément des Commissaires Techniques.

60. Les Commissaires Techniques peuvent :

- a)** vérifier l'admissibilité d'une voiture ou d'un concurrent à tout moment d'une Epreuve ;
- b)** exiger d'un concurrent qu'il démonte sa voiture afin de s'assurer que les conditions d'admission ou de conformité sont pleinement remplies ;
- c)** demander à un concurrent de payer les frais raisonnables résultant de l'exercice des droits mentionnés dans le présent Article ;
- d)** demander à un concurrent de fournir tout échantillon ou toute pièce qu'ils pourraient juger nécessaire.

A la fin des essais qualificatifs et de la course, la voiture doit contenir au moins 2 kg de carburant pour effectuer des prélèvements.

Les 2 kg de carburant doivent être prélevés dans le Parc Fermé par un raccord auto-obturant approuvé par la FIA, monté immédiatement en amont des injecteurs (cf. liste technique n°5).

Le prélèvement doit être effectué avant tout contrôle nécessitant la mise en route du moteur.

e) Vérification du diamètre des brides à air :

1 - Les concurrents sont tenus d'équiper leur moteur de brides d'admission conformément aux dispositions de l'Article 257A de l'Annexe J et aux décisions du Bureau.

2 - Les dimensions des brides doivent respecter le Règlement et/ou toute décision du Bureau à tout moment et quelle que soit la température.

3 - Les brides à contrôler et à marquer doivent être accessibles lors des vérifications techniques des voitures.

4 - Le concurrent est responsable des informations qui apparaissent sur l'étiquette devant accompagner le passeport technique lors de chaque Epreuve. Il doit signer ce passeport après avoir indiqué : la cylindrée et le numéro du moteur, le nombre de soupapes, le poids minimal de la voiture (et du lest éventuel), le numéro de châssis, le diamètre des brides et, le cas échéant, la pression de suralimentation.

5 - Chaque bride est identifiée au moyen d'une plaque de métal indiquant les "normes" de l'Epreuve et le numéro de série du plombage. Ce numéro doit également apparaître sur l'étiquette jointe au passeport technique.

Il incombe au concurrent de s'assurer que le Commissaire Technique peut voir les plaques et les plombages sans difficulté, simplement en ouvrant le capot moteur.

6 - Avant de participer à leur première séance d'essais libres, les voitures doivent être présentées

58. Unless a waiver is granted by the stewards, competitors who do not keep to that timetable will not be allowed to take part in the Event.

59. No car and no driver may take part in the Event until they have been passed by the Scrutineers.

60. The Scrutineers may:

- a)** check the eligibility of a car or of a competitor at any time during an Event;
- b)** require a car to be dismantled by the competitor to make sure that the conditions of eligibility or conformity are fully satisfied;
- c)** require a competitor to pay the reasonable expenses which exercise of the powers mentioned in this Article may entail;
- d)** require a competitor to supply them with such parts or samples as they may deem necessary.

At the end of qualifying practice and of the race, the car must contain at least 2 kg of fuel for the taking of samples.

The 2 kg of fuel must be taken in the Parc Fermé through an FIA-approved self-sealing connector, fitted immediately before the injectors (see technical list n°5).

The sample-taking must be done prior to any check requiring the engine to be started.

e) Checking of the air restrictor diameters:

1 - The competitors are obliged to equip their engines with intake restrictors as provided for in Article 257A of Appendix J and in the decisions of the Bureau.

2 - The dimensions of the restrictors must comply with the Regulations and/or any decision of the Bureau at all times and in all temperatures.

3 - The restrictors to be checked and marked must be accessible during the scrutineering of the cars.

4 - The information entered on the label to be affixed to the technical passport for each Event is the responsibility of the competitor, who will sign it, once he has indicated: the cylinder capacity and the number of the engine, the number of valves, the minimum weight (and possible ballast) of the car, the chassis number, the diameter of the restrictors and, if applicable, the supercharging pressure.

5 - Each restrictor will be identified by means of a metal plaque indicating the "standards" of the Event and the serial number of the seal. This number will also appear on the information label in the technical passport.

It will be up to the competitor to ensure that the Scrutineer is able to see the plaques and the seals very easily simply by opening the bonnet.

6 - Before taking part in their first free practice session, the cars will be presented ready to race for

à la pesée en condition de course. Pendant l'opération de pesée, les plaques de brides seront identifiées, le volume de la cylindrée relevant de la responsabilité du concurrent conformément à la déclaration qu'il a signée.

7 - A la fin des séances d'essais qualificatifs et après l'arrivée de la course, toutes les voitures classées doivent se rendre directement depuis la piste, par leurs propres moyens, dans le Parc Fermé pour vérifications. La présence d'un représentant officiel du concurrent est exigée.

8 - Toute voiture qui, après avoir été approuvée par les commissaires techniques, serait démontée ou modifiée de telle manière que cela puisse affecter sa sécurité ou mettre en question son éligibilité ou qui aurait été engagée dans un accident avec des conséquences similaires, doit être présentée de nouveau aux commissaires techniques pour approbation.

9 - Le Directeur de l'Epreuve ou le Directeur de Course peut demander que toute voiture impliquée dans un accident soit arrêtée et contrôlée.

10 - Les Commissaires Sportifs publieront les conclusions des commissaires techniques à chaque vérification des voitures pendant l'Epreuve. Ces résultats ne comprendront pas de données chiffrées particulières sauf lorsqu'une voiture sera jugée non conforme au Règlement Technique.

61. Système d'acquisition de données FIA (les dispositions de l'Article 257A-2.8 de l'Annexe J ne s'appliquent pas à ce système).

1 - Un système d'acquisition de données approuvé par la FIA doit équiper toutes les voitures prenant part au Championnat. Ce système sert exclusivement au stockage de données et est utilisé de manière exclusive et confidentielle par la FIA.

Ce système doit être installé dans le strict respect des instructions y afférentes.

Il est de la responsabilité de tous les concurrents de se procurer ce système à leurs propres frais auprès du fournisseur désigné par la FIA, de l'installer et de le faire fonctionner correctement.

2 - Les concurrents doivent renvoyer le système au fournisseur pour révision et mise à jour après la fin de chaque saison. Seuls les boîtiers préalablement révisés et mis à jour sont admis pour la saison suivante.

3 - Tous les coûts liés au contrôle, à la révision et à la mise à jour du système sont entièrement à la charge des concurrents.

4 - Pendant toute la durée de l'Epreuve, les concurrents doivent mettre à la disposition du Délégué Technique le système d'acquisition de données homologué par la FIA pour vérification.

5 - Ce système mesure :

- le régime moteur ;
- la vitesse des deux roues non motrices ;
- la dépression dans la boîte à air ;
- la position de l'accélérateur ;
- un capteur tour par tour.

Une ou deux voies resteront libres pour d'autres

weighing, during which the restrictor plaques will be identified, with the cylinder capacity remaining the responsibility of the competitor in the declaration he has signed.

7 - At the end of the qualifying practice sessions and after the finish of the race, all classified cars must make their way directly from the track, under their own power, to the Parc Fermé for checking. The presence of an official representative of the competitor is required.

8 - Any car which, after being passed by the scrutineers, is dismantled or modified in a way which might affect its safety or call into question its eligibility, or which is involved in an accident with similar consequences, must be re-presented for scrutineering approval.

9 - The Race Director or the Clerk of the Course may require that any car involved in an accident be stopped and checked.

10 - The Stewards will publish the scrutineers' findings each time cars are checked during the Event. These results will not include any specific figures except when a car is found to be in breach of the Technical Regulations.

61. FIA Data acquisition system (the provisions of Article 257A-2.8 of Appendix J do not apply to this system).

1 - A data acquisition system approved by the FIA must be fitted on all the cars taking part in the Championship. This system serves exclusively for the storage of data and is used confidentially by the FIA alone.

This system must be installed in strict compliance with the relevant instructions.

It is the responsibility of each competitor to obtain this system at their own expense from the supplier designated by the FIA, to install it and to make it work correctly.

2 - The competitors must send the system back to the supplier for servicing and updating after the end of each season. Only units that have been serviced and updated beforehand are accepted for the following season.

3 - All costs connected with checking, servicing and updating the system are borne entirely by the competitors.

4 - Throughout the entire Event the competitors must make the FIA-homologated data acquisition system available to the Technical Delegate for checking.

5 - This system measures:

- the engine speed;
- the speed of two non-driven wheels;
- the depression in the air box;
- the position of the accelerator;
- a lap-by-lap sensor.

One or two channels will remain free for possible

capteurs éventuels.

Les données peuvent être envoyées via une liaison CAN en provenance du boîtier de contrôle moteur ou du système d'acquisition de données du concurrent.

62. SUPPRIME

63. SUPPRIME

64. Les contrôles et vérifications techniques seront effectués par des officiels dûment désignés qui seront également responsables du fonctionnement du Parc Fermé et seuls autorisés à donner des instructions aux concurrents.

COMBINAISON VOITURE-PNEUMATIQUES

65. La combinaison voiture-pneumatiques doit être présentée par chaque équipe pour chacune de ses voitures lors des essais pré-saison organisés par le Promoteur du Championnat. Un seul changement de marque de pneumatiques sera autorisé par saison.

Les spécifications et dimensions de chaque type de pneumatiques sont définies dans le règlement technique (Annexe J, Article 257A) ou dans la fiche technique de la voiture et sont complétées par les décisions du Bureau GT.

La liste des combinaisons et des spécifications des pneumatiques sera publiée par la FIA sous le contrôle du Bureau GT.

La retaille manuelle des pneus est interdite.

LIMITATION DU NOMBRE DE PNEUMATIQUES PENDANT L'EPREUVE

66. Seules la spécification et la marque de pneus déclarées par le concurrent au moment de son engagement au Championnat peuvent être utilisées pour toute la saison.

Les heures de marquage seront indiquées sur le panneau d'affichage officiel ainsi que dans les horaires détaillés annexés au Règlement Particulier de l'Epreuve.

Seuls les pneumatiques sans aucune sculpture sont admis comme pneus pour temps sec.

Un train de pneus doit comprendre deux pneus avant et deux pneus arrière.

a) 1 - Pour les séances d'essais libres, les pneus marqués de l'Epreuve précédente peuvent être utilisés (pour la première Epreuve, des pneus neufs conformes aux spécificités FIA doivent être utilisés). Un train de pneus neufs peut également être utilisé après avoir été déclaré par écrit au Délégué Technique FIA.

2 - Avant le début de la première séance d'essais qualificatifs, chaque concurrent doit marquer un maximum de deux trains de pneus pour temps sec.

b) Tous les pneus pour temps sec qu'un concurrent

additional sensors.

The data can be sent via a CAN line by the ECU or by the competitor's data acquisition system.

62. DELETED

63. DELETED

64. Checks and scrutineering shall be carried out by duly appointed officials who shall also be responsible for the operation of the Parc Fermé and who alone are authorised to give instructions to the competitors.

CAR-TYRE COMBINATION

65. The car-tyre combination must be presented by each team for each of its cars at the pre-season testing organised by the Promoter of the Championship. Only one change of tyre make will be authorised per season.

The specifications and dimensions of each type of tyre are set out in the Technical regulations (Appendix J, Article 257 A) or technical form of the car and are completed by the decisions of the GT Bureau.

The list of the combinations and the tyres' specifications will be published by the FIA, under the control of the GT Bureau.

The hand cutting of tyres is forbidden.

TYRE LIMITATION DURING THE EVENT

66. Only the specification and make of tyres declared by the competitor at the time of his entry to the Championship may be used for the entire season.

The times for marking will be posted on the official notice board, as well as in the detailed timetables appended to the Supplementary Regulations of the event.

Only tyres with no tread pattern are accepted as dry-weather tyres.

A set of tyres must comprise two front tyres and two rear tyres.

a) 1 - For the free practice sessions, any marked tyres from the previous Event may be used (for the first Event, new tyres in conformity with FIA specifications must be used). A set of new tyres may also be used after having been declared to the FIA Technical Delegate in writing.

2 - Before the start of the first qualifying practice session, each competitor must mark no more than two sets of dry-weather tyres.

b) All the dry-weather tyres that a competitor intends

souhaite utiliser pour les deux séances d'essais qualificatifs et les deux courses doivent être marqués spécialement pour l'Epreuve.

c) Les pneus pluie ne peuvent être utilisés qu'une fois que la piste a été déclarée humide par le Directeur de Course/Directeur de l'Epreuve pour la séance (essais libres, pré-qualificatifs, qualificatifs, warm-up) et les courses. Les pneus pluie ne sont pas marqués et ne sont pas limités en nombre quant à leur utilisation.

Un pneu pluie est un pneu qui est conçu pour l'utilisation sur piste humide, et sculpté à plus de 25 % dans une surface symétrique par rapport à l'axe central du pneu et couvrant un carré :

Largeur du pneu :

9 pouces	180 x 180 mm
10 pouces	200 x 200 mm
11 pouces	230 x 230 mm
12 pouces	250 x 250 mm
13 pouces	280 x 280 mm
14 pouces	300 x 300 mm
15 pouces	320 x 320 mm
16 pouces	345 x 345 mm.

Chaque fabricant de pneumatiques devra fournir à la FIA un dessin de conformité à l'échelle 1 des deux types de profil qu'il souhaite utiliser. Ces types de profil devront être homologués par la FIA et seront les seuls autorisés pendant toute la saison.

d) Le contrôle des pneumatiques sera effectué selon un procédé défini par le Département Technique de la FIA.

e) Ni le démarquage d'un pneu ni le remplacement d'un pneu marqué ne sont autorisés, sauf accord des Commissaires Sportifs, pour raisons exceptionnelles présentées par écrit au Délégué Technique de la FIA.

f) Tout marquage de pneus effectué par les concurrents devra obligatoirement être de couleur blanche.

g) L'utilisation de systèmes de chauffage des pneumatiques est interdite.

h) Outre les deux trains de pneus neufs pour temps sec autorisés pour chaque Epreuve (deux séances d'essais qualificatifs et deux courses), chaque concurrent est autorisé à utiliser ses pneus "Joker" aux conditions suivantes :

- Définition d'un pneu "Joker" :

Un pneu "Joker" est un pneu supplémentaire venant s'ajouter au Nombre de Pneus autorisés. Les pneus "Joker" ne peuvent être utilisés qu'en remplacement d'un pneu endommagé après un incident survenu en Course ou lors des Essais Qualificatifs.

- Condition d'utilisation :

L'utilisation d'un pneu "Joker" doit être autorisée par le Délégué Technique de la FIA.

- Marquage des pneus "Joker" :

Les pneus "Joker" sont marqués par le Délégué Technique de la FIA de façon particulière.

- Nombre de pneus "Joker" :

Deux pneus "Joker" sont autorisés pour les trois premières Epreuves d'une saison. Deux autres pneus "Joker" sont disponibles pour le reste de la

to use for the two qualifying practice sessions and the two races must be marked specifically for the Event.

c) Wet-weather tyres may be used only after the track has been declared wet by the Clerk of the Course/the Race Director for the session (free practice, pre-qualifying, qualifying, warm-up) and the races. Wet-weather tyres will not be marked and there is no limit on how many of them may be used.

A wet-weather tyre is a tyre which is designed for use on a wet track, and is grooved more than 25% symmetrically around the tyre centre-line and covering a square:

Tyre width:

9 inches	180 x 180 mm
10 inches	200 x 200 mm
11 inches	230 x 230 mm
12 inches	250 x 250 mm
13 inches	280 x 280 mm
14 inches	300 x 300 mm
15 inches	320 x 320 mm
16 inches	345 x 345 mm.

Each tyre manufacturer must provide the FIA with a 1:1 scale legality drawing of the two profile types he wishes to use. These profile types must be homologated by the FIA and will be the only ones authorised throughout the season.

d) The control of the tyres will be carried out according to a process defined by the FIA Technical Department.

e) No unmarking of a tyre and no replacement of a marked tyre will be permitted unless accepted by the Stewards, for exceptional reasons presented in writing to the FIA Technical Delegate.

f) Markings of tyres made by the competitors may only be of a white colour.

g) The use of tyre heating systems is forbidden.

h) Besides the two sets of dry-weather new tyres authorised for each Event (two Qualifying sessions and two Races) each competitor is allowed to use "Joker" tyres under the following conditions:

- Definition of "Joker" tyres:

A "Joker" tyre is an extra tyre additional to his permitted number of tyres. These "Joker" tyres are to be used only as a replacement for a damaged tyre after a Race or Qualifying incident.

- Condition for use:

The use of a "Joker" tyre must be authorised by the FIA Technical Delegate.

- Marking of "Joker" tyres:

The "Joker" tyres are marked by the FIA Technical Delegate in a specific way.

- Number of "Joker" tyres:

Two "Joker" tyres are allowed for the first 3 Events of a season. 2 other "Joker" tyres are available for the rest of the same season.

même saison.

i) Si, pendant la course, un pneu défectueux doit être changé, cela peut se faire en dehors de la restriction prévue à l'Article 66 h) mais l'Article 93 doit être respecté. Ce changement devra être notifié au Délégué Technique ou au Collège des Commissaires Sportifs sous peine de sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion. Aucun changement de pilote ne pourra être effectué pendant cet arrêt.

67. L'utilisation de pneus pour temps sec sans marquage approprié est formellement interdite. Durant les séances d'essais qualificatifs, il pourra être demandé aux pilotes d'arrêter leur voiture en fin de voie des stands pour faire contrôler les marquages avant de s'engager sur la piste

PESAGE

68. a) Après les séances d'essais qualificatifs et la course, les Commissaires Sportifs donneront des instructions au Délégué Technique pour peser certaines voitures parmi les voitures classées.

b) Afin de déterminer quel pilote se trouve à bord de la voiture, chaque pilote portera de chaque côté de son casque une étiquette numérotée plus toute autre marque d'identification requise par les organisateurs de l'Epreuve en accord avec le Collège des Commissaires Sportifs et le Délégué Technique de la FIA.

c) Si le poids d'une voiture est inférieur à celui spécifié dans le Règlement Technique, le concurrent concerné pourra se voir infliger une des pénalités prévues à l'Article 68g), sauf si l'insuffisance de poids est due à la perte accidentelle d'une pièce de la voiture.

d) Aucune substance ne pourra être ajoutée à une voiture, y être posée ou en être enlevée une fois qu'elle a été sélectionnée ou a terminé la course ou pendant la procédure de pesage, (sauf par un commissaire technique dans le cadre de ses activités officielles et en accord avec le Règlement Technique du Championnat).

e) Personne d'autre que les commissaires techniques et les officiels ne peuvent pénétrer ou rester dans le garage de la FIA sans l'autorisation expresse du Délégué Technique de la FIA.

f) Une voiture doit soit être équipée d'une caméra officielle embarquée et de ses équipements, soit être munie d'un lest équivalent lorsque le poids de cet équipement dépasse 5 kg.

g) En cas d'infraction à ces dispositions relatives au pesage des voitures, les Commissaires Sportifs pourront faire reculer le concurrent sur la grille d'autant de places qu'ils le jugent approprié ou l'exclure de la course.

i) If, during the race, a defective tyre has to be changed, this can be done outside the restriction set out in Article 66 h), but Article 93 must be respected. This change must be notified to the Technical Delegate or the Panel of Stewards, on pain of a sanction that may go as far as exclusion.

No change of driver may be carried out during that stop.

67. The use of dry-weather tyres without appropriate identification is forbidden. During the qualifying sessions, the drivers may be required to stop their cars to have their markings checked at the end of the pit lane before taking to the track.

WEIGHING

68. a) After the qualifying practice session and the race, the Stewards will instruct the Technical Delegate to weigh certain cars among those classified.

b) To identify which driver is on board the car, each driver will bear on both sides of his helmet a numbered sticker plus any other identification mark required by the organisers of the event in agreement with the Panel of Stewards and the FIA Technical Delegate.

c) Should the weight of a car be less than that specified in the Technical Regulations, the competitor concerned may be given one of the penalties set out in Article 68g), save where the deficiency in weight results from the accidental loss of a component of the car.

d) No substance may be added to, placed on, or removed from a car after it has been selected for weighing or has finished the race or during the weighing procedure (except by a scrutineer when acting in his official capacity and in accordance with the Championship Technical Regulations).

e) No one other than scrutineers and officials may enter or remain in the FIA garage without the specific permission of the FIA Technical Delegate.

f) A car must carry either an official on-board camera and its equipment or equivalent ballast when the weight of that equipment exceeds 5 kg.

g) In the event of any breach of these provisions for the weighing of cars, the Stewards may drop the competitor as many grid positions as they consider appropriate or exclude him from the race.

SUCCESS BALLAST ET EQUILIBRE DES PERFORMANCES

69. A- SUCCESS BALLAST

a) Un "success ballast" est attribué aux voitures terminant aux trois premières places d'une course comptant pour le Championnat en fonction du classement à l'arrivée et déterminé selon l'échelle ci-dessous. Ces "success ballast" seront attribués à la voiture concernée et seront ajoutés au poids relevé de la voiture pour au moins l'Epreuve suivante du Championnat. Le "success ballast" de chaque voiture fera l'objet d'une liste spécifique qui sera établie par les officiels FIA après chaque Epreuve. Toute augmentation ou réduction de poids ainsi engendrée prendra effet à partir de l'Epreuve suivante du Championnat.

Le "success ballast" embarqué dans la voiture correspondra au poids le plus élevé entre celui attribué à la voiture et celui attribué à tout pilote engagé sur la voiture.

Ce "success ballast" sera considéré comme le lest handicap tel que défini à l'Article 258-4.2 de l'Annexe J.

Les "success ballast" applicables peuvent être annulés ou réduits en cas d'accident tel que défini à l'Article 36 i) du présent règlement. Un concurrent est considéré comme participant dès que sa voiture aura quitté au moins une fois la voie des stands.

b) Echelle des "success ballast" pour chaque course :

1 ^{er}	+ 20 kg
2 ^{ème}	+ 15 kg
3 ^{ème}	+ 10 kg
4 ^{ème}	- 10 kg
5 ^{ème}	- 15 kg
6 ^{ème}	- 20 kg
7 ^{ème}	- 20 kg
8 ^{ème}	- 20 kg
9 ^{ème}	- 20 kg

Et ainsi de suite jusqu'à la dernière voiture ayant participé à la course.

c) En cas d'exclusion d'une voiture, aucun point, aucune variation de "success ballast" (voiture, pilote) ne sera applicable.

d) Si seulement la moitié des points est attribuée à l'issue d'une course (dans le cas de la suspension de la course), les "success ballast" positifs et négatifs seront divisés par deux.

e) Le « success ballast » maximal pouvant être appliqué est de 100 kg.

69. B- EQUILIBRE DES PERFORMANCES

Afin d'optimiser l'égalité de performance, le Bureau se réserve le droit d'adapter les éléments suivants pour chaque concurrent, et ce à tout moment du Championnat :

a) poids minimum de la voiture (Article 257A du Règlement Technique) ;

b) dimensions des brides à air (Article 257A du Règlement Technique).

SUCCESS BALLAST AND BALANCE OF PERFORMANCE

69. A- SUCCESS BALLAST

a) Success ballast will be allocated to cars finishing in the top three places in a race counting towards the Championship, depending on the classification at the finish and determined according to the following scale. This success ballast will be allocated to the car concerned and will be added to the recorded weight of the car for at least the following Event in the Championship.

The success ballast for each car will feature on a specific list which will be drawn up by the FIA officials after each Event. Any resulting increase or reduction in weight will take effect from the following Event in the Championship.

The success ballast carried on board the car will correspond either to the weight allocated to the car or to that allocated to any driver entered in the car, whichever is the greater.

This success ballast will be considered as the ballast handicap as defined in Article 258-4.2 of Appendix J.

The success ballast allocated can be cancelled or reduced in case of an accident as defined in Article 36 i) of these regulations. A competitor is considered to be a participant as soon as his car has left the pit lane at least once.

b) The scale of success ballast for each race is as follows:

1 st	+ 20 kg
2 nd	+ 15 kg
3 rd	+ 10 kg
4 th	- 10 kg
5 th	- 15 kg
6 th	- 20 kg
7 th	- 20 kg
8 th	- 20 kg
9 th	- 20 kg

Until the last car which took part in the race.

c) If a car is excluded, no points and no variation in the success ballast (car, driver) will be allocated.

d) If only half of the points are awarded in a race (when a race has been suspended), the success ballast, both positive and negative, will be divided by two.

e) The maximum success ballast that can be attributed is 100 kg.

69. B- BALANCE OF PERFORMANCE

In order to maximise equality of performance, the Bureau reserves the right to adjust the following for each competitor, at any time during the Championship:

a) minimum weight of the car (Article 257A - Technical Regulations);

b) air restrictor sizes (Article 257A - Technical Regulations).

Tout changement concernant la taille des brides à air doit être effectué dans les 20 jours après la date de notification de la décision officielle par la FIA (date de notification incluse). Si le délai expire au milieu d'une Epreuve, le changement devra être effectué pour le début de cette même Epreuve.

c) par ailleurs, pour équilibrer les performances de manière équitable, le Bureau se réserve le droit (dans le délai spécifié à l'alinéa b)) d'introduire pour chacun des concurrents toute autre restriction technique qu'il jugerait nécessaire.

Dans le but de quantifier cette optimisation, la FIA se réserve le droit de demander à chaque concurrent les informations suivantes :

- a) caractéristiques des pneumatiques ;
- b) poids et distribution des masses ;
- c) courbe de puissance ;
- d) traînée ;
- e) portance ;
- f) distribution de la portance ;
- g) rapports de la boîte de vitesses et différentiel.

Ces données seront utilisées pour simuler les temps au tour et les performances des voitures sur tous les circuits du Championnat.

Tout concurrent communiquant des données volontairement erronées pourra être sanctionné par la FIA.

CONDITIONS GENERALES RELATIVES AUX VOITURES

70. Aucun signal d'aucune sorte ne pourra être échangé entre une voiture en mouvement et toute personne liée au concurrent ou au pilote de la voiture, à l'exception :

- a) de messages lisibles sur un panneau de stand ;
- b) de gestes du pilote ;
- c) de signaux de déclenchement du tour, des stands à la voiture.

Les transmetteurs de marqueurs de tours seront à batteries et, une fois en fonctionnement, devront être autonomes (non rattachés à tout autre matériel des stands au moyen de câbles ou de fibres optiques) et incapables de recevoir des informations provenant de l'extérieur.

Ces déclencheurs de tours utiliseront un transmetteur opérant sur une fréquence porteuse supérieure à 10 GHz (radio ou optique) et un faisceau d'un demi-angle inférieur ou égal à 36°, la mesure étant prise au point 3 dB ; ils ne seront pas utilisés pour la transmission, des stands à la voiture, d'autres données que le marqueur de tours. Les données de marque de tour doivent être transmises à plusieurs reprises, avec une fiabilité éprouvée.

- d) de communications verbales entre un pilote et son équipe par radio.
- e) les radiations électromagnétiques seront interdites entre 2 et 2,7 GHz, sauf autorisation écrite de la FIA.

Any changes to restrictor sizes must be made within 20 days (including the day of notification) after the date of notification of the FIA's official decision. If the deadline falls in the middle of an Event, then the change must be made for the beginning of that Event.

c) also, in order to balance performances in a fair way, the Bureau reserves the right (under the deadline specified in paragraph b)) to introduce, for each of the competitors, any other technical restriction it may deem necessary.

With the aim of quantifying this optimisation, the FIA reserves the right to ask each competitor to provide the following information:

- a) the characteristics of the tyres;
- b) the weight and distribution of mass;
- c) the power curve;
- d) the drag;
- e) the lift;
- f) the lift distribution;
- g) the gear ratios of the gearbox and differential.

This information will be used to simulate the lap times and performances of the cars on all the circuits in the Championship.

Any competitor who deliberately gives false information may be given a sanction by the FIA.

GENERAL CAR REQUIREMENTS

70. No signal of any kind may pass between a moving car and anyone connected with the car's entrant or driver save for the following:

- a) legible messages on a pit board;
- b) body movement by the driver;
- c) lap trigger signals from the pits to the car.

Lap marker transmitters shall be battery powered and once operating must be free-standing (not attached to any other pit equipment by means of wires or optical fibres) and incapable of receiving external information.

Such lap triggers shall use a transmitter operating with a carrier frequency above 10GHz (radio or optical) and a beam half angle of no more than 36° when measured at the 3dB point, and shall not be used for the transmission of any data from pit to car other than the lap mark. Lap mark data must be transmitted repeatedly and must be demonstrably consistent;

- d) verbal communication between a driver and his team by radio;
- e) electromagnetic radiation between 2.0 and 2.7GHz is forbidden save with the written consent of the FIA.

SECURITE GENERALE

71. Les instructions officielles seront transmises aux pilotes au moyen des signaux prévus par le Code. Les concurrents ne doivent pas utiliser de drapeaux semblables de quelque manière que ce soit à ces signaux.

72. Il est strictement interdit aux pilotes de conduire leur voiture dans le sens contraire de celui de la course, à moins que ce ne soit absolument nécessaire pour éloigner la voiture d'une position dangereuse. Une voiture peut seulement être poussée pour être éloignée d'une position dangereuse selon les indications des commissaires de piste.

73. Tout pilote ayant l'intention de quitter la piste ou de se rendre dans son stand ou dans le paddock en manifestera l'intention en temps utile et s'assurera qu'il pourra le faire sans danger.

74. Pendant les essais et la course, les pilotes doivent uniquement utiliser la piste et observer à tout moment les dispositions du Code relatives à la conduite sur circuit.

75. Un pilote qui abandonne sa voiture doit la laisser au point mort ou débrayée, avec le volant en place.

76. Des réparations ne peuvent être effectuées sur une voiture à l'extérieur des stands que dans la voie des stands intérieure, sur la grille de départ ou conformément à l'Article 137.

77. L'organisateur doit fournir au moins deux extincteurs d'une capacité de 5 kg pour chaque zone de travail concernée et s'assurer de leur bon fonctionnement.

78. Sauf dans les cas expressément autorisés par le Code ou le présent Règlement Sportif, personne, excepté le pilote, ne peut toucher une voiture arrêtée à moins qu'elle ne se trouve sur l'emplacement attribué à l'équipe, la voie des stands ou la grille de départ.

79. Une voiture ne pourra à aucun moment effectuer une marche arrière dans la voie des stands par ses propres moyens.

80. Pendant les périodes commençant quinze minutes avant et se terminant cinq minutes après chaque séance d'essais, ainsi que pendant la période comprise entre le début du tour de formation qui précède directement la course et le moment où la dernière voiture entre dans le Parc Fermé, personne n'est autorisé sur la piste à l'exception :

a) des commissaires de piste ou et autres personnels autorisés dans l'exercice de leurs fonctions ;

GENERAL SAFETY

71. Official instructions will be given to drivers by means of the signals set out in the Code. Competitors must not use flags similar in any way whatsoever to these.

72. Drivers are strictly forbidden to drive their car in the opposite direction to the race unless this is absolutely necessary in order to move the car from a dangerous position. A car may only be pushed to remove it from a dangerous position as directed by the marshals.

73. Any driver intending to leave the track or to go to his pit or the paddock area must signal his intention to do so in good time making sure that he can do this without danger.

74. During practice and the race, drivers may only use the track and must at all times observe the provisions of the Code relating to driving behaviour on circuits.

75. A driver who abandons a car must leave it in neutral or with the clutch disengaged and with the steering wheel in place.

76. Repairs to a car may only be carried out outside the pits on the working lane, on the starting grid or as provided for in Article 137.

77. The organiser must make at least two fire extinguishers of 5 kg capacity available at each such working area and ensure that they work properly.

78. Save as specifically authorised by the Code or these Sporting Regulations, no one except the driver may touch a stopped car unless it is in the team's designated space, the pit lane or on the starting grid.

79. At no time may a car be reversed in the pit lane under its own power.

80. During the periods commencing 15 minutes prior to and ending 5 minutes after every practice session and the period between the commencement of the formation lap which immediately precedes the race and the time when the last car enters the Parc Fermé, no one is allowed on the track with the exception of:

a) marshals or other authorised personnel in the execution of their duty;

b) des pilotes lorsqu'ils conduisent ou sous la direction des commissaires de piste ;
c) du personnel des équipes lorsqu'il pousse une voiture ou enlève du matériel de la grille après que toutes les voitures en mesure de le faire ont quitté la grille pour le tour de formation.

81. A tout moment en cours d'Épreuve, les pilotes ne sont autorisés à rejoindre le circuit, y compris la voie des stands, qu'après avoir fait démarrer le moteur seuls et sans aide.

82. Les pilotes prenant part aux essais et à la course doivent toujours porter les vêtements, les sous-vêtements, le casque et le dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA spécifiés dans l'Annexe L au Code.

83. Dans le but de pouvoir éventuellement accéder aux voies aériennes supérieures d'un pilote accidenté, le test suivant sera pratiqué au moins une fois chaque saison sur tous les participants au Championnat d'Europe GT3 de la FIA utilisant un casque intégral :

Un des pilotes de l'équipage est assis dans sa voiture, casqué, dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA en place et attaché, et ceinture de sécurité bouclée.

Aidé de deux secouristes, le Délégué Médical de la FIA ou, à sa demande, le Médecin-Chef de l'Épreuve, doit pouvoir retirer le casque, la tête étant en permanence maintenue en position neutre.

En cas d'échec, le pilote sera tenu de porter un casque ouvert homologué pour être associé à un dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA.

84. Une vitesse limitée à 60 km/h pendant les essais, le warm-up et la course sera imposée sur la voie des stands. Pendant les essais, tout pilote dépassant cette limite de vitesse se verra infliger une amende. Pendant la course, les Commissaires Sportifs pourront imposer une pénalité à tout pilote qui dépassera cette limite.

85. Si un pilote est confronté à de graves problèmes mécaniques durant les essais ou la course, il doit évacuer la piste ou regagner son stand dès qu'il peut le faire en toute sécurité.

86. Les phares avant blancs, le feu arrière rouge et les feux de pluie arrière de la voiture devront être allumés en permanence quand elle roulera sur une piste déclarée "piste humide". Il reviendra au Directeur d'Épreuve de décider si le pilote doit s'arrêter en raison d'un feu arrière défectueux. Dans le cas où la voiture serait arrêtée pour cette raison, elle pourra reprendre la course une fois l'anomalie réparée.

87. Seuls deux membres d'équipe par équipe de deux voitures participante (dont chacun aura reçu un moyen d'identification spécial qu'il devra porter) sont

b) drivers when driving or under the direction of the marshals;

c) team personnel when either pushing a car or clearing equipment from the grid after all cars able to do so have left the grid on the formation lap.

81. At any time during an Event, a driver may join the track, including the pit lane, only after starting the engine alone and unaided.

82. Drivers taking part in practice and the race must always wear the clothes, underwear, helmets, and the FIA-approved head restraint specified in Appendix L to the Code.

83. In order to confirm that appropriate access to the airway of an injured driver is possible, the following test will be carried out at least once per season with each participant who wears a full-face helmet in the FIA GT3 European Championship:

One of the drivers in the crew is to be seated in his car, with helmet and FIA-approved head restraint in place and attached and safety harness buckled.

With the help of two rescuers, the FIA medical delegate, or, at his request, the chief medical officer of the event, must be able to remove the helmet with the driver's head maintained in a neutral position at any time.

If this is impossible, the driver will be required to wear an open-face helmet homologated for use with the FIA approved head restraint device.

84. A speed limit of 60 kph during practice, the warm-up and the race will be enforced in the pit lane. During practice, any driver who exceeds the limit will be fined. During the race, the Stewards may impose any penalty on any driver who exceeds the limit.

85. If a driver has serious mechanical difficulties during practice or the race, he must leave the track or return to his pit as soon as it is safe to do so.

86. The car's white headlights, red rear light and rear rain lights must be illuminated at all times when it is running on a track that has been declared a "wet track". It shall be at the discretion of the Race Director to decide if a driver should be stopped because his rear light is not working. Should a car be stopped in this way, it may re-join when the fault has been remedied.

87. Only two team members per participating 2-car team (all of whom shall have been issued with and be wearing special identification) are allowed in

admis dans la zone de signalisation pendant les essais et la course. La zone des stands est interdite à toute personne de moins de 16 ans.

88. Les animaux, sauf ceux dont l'utilisation pourra avoir été expressément autorisée par la FIA à l'intention des services de sécurité, sont interdits dans la zone des stands, sur la piste et dans toutes les zones réservées aux spectateurs.

89. Le Directeur d'Epreuve, le Directeur de Course ou le Délégué Medical FIA peuvent demander à un pilote de se soumettre à un examen médical à tout moment pendant la durée d'une Epreuve.

90. Tout non-respect des conditions générales de sécurité du Code ou du présent Règlement Sportif pourra entraîner l'exclusion de l'Epreuve de la voiture et du pilote concernés.

VOIE DES STANDS ET STANDS

91. Les deux premiers stands seront réservés aux vérifications techniques FIA.

a) Selon l'espace disponible dans la voie de travail, l'attribution se fera en fonction :

- de la position des équipes au classement de l'année précédente pour les deux premières courses de la saison ;
- du classement des équipes au Championnat en cours à partir de la troisième course de la saison ;
- pour des raisons pratiques, la priorité est donnée aux concurrents engagés au Championnat GT de la FIA.

b) Afin de lever toute ambiguïté et à des fins descriptives, la voie des stands se divise en deux voies. La voie la plus proche du mur des stands est appelée "voie rapide" et la voie la plus proche des stands est appelée "voie de travail" ; c'est la seule zone où il est permis de travailler sur une voiture.

c) Sauf si une voiture est poussée sur la grille à tout moment lors de la procédure de départ, les voitures ne pourront être conduites que depuis l'emplacement attribué à l'équipe jusqu'à la sortie des stands.

d) Tout pilote entendant prendre le départ de la course depuis la voie des stands ne pourra pas conduire sa voiture depuis l'emplacement attribué à son équipe tant que la sortie des stands sera fermée et il devra s'arrêter dans la file sur la voie rapide.

e) Il est interdit aux concurrents de peindre des lignes où que ce soit sur la voie des stands.

f) Aucun équipement ne peut être laissé sur la voie rapide. Une voiture ne pourra emprunter la voie rapide ou y rester que si son pilote est assis à son volant dans la position normale de conduite et qu'elle est mue par ses propres moyens. Pour toutes les séances d'essais et les courses, les voitures ont le droit de se déplacer des zones de

the signalling area during practice and the race. People under 16 years of age are not allowed in the pit area.

88. Animals, except those which may have been expressly authorised by the FIA for use by security services, are forbidden in the pit area and on the track and in any spectator area.

89. The Race Director, the Clerk of the Course or the FIA Medical Delegate can require a driver to undergo a medical examination at any time during an Event.

90. Failure to comply with the general safety requirements of the Code or these Sporting Regulations may result in the exclusion of the car and driver concerned from the Event.

PIT LANE AND PITS

91. The first two pits will be reserved for the FIA scrutineering.

a) Depending on the amount of space available in the working lane, the allocation will be made according to:

- the team's placing in the previous year's classification for the first two races of the season;
- the team's classification in the current Championship from the third race of the season onwards;
- for practical reasons, priority is given to the competitors entered in the FIA GT Championship.

b) For the avoidance of doubt and for description purposes, the pit lane shall be divided into two lanes. The lane closest to the pit wall is designated the "fast lane", and the lane closest to the garages is designated the "working lane" and is the only area where any work may be carried out on a car.

c) Unless a car is pushed from the grid at any time during the start procedure, cars may only be driven from the team's designated space to the end of the pit lane.

d) Any driver intending to start the race from the pit lane may not drive his car from his team's designated space until the pit exit is closed and must stop in a line in the fast lane.

e) Competitors must not paint lines on any part of the pit lane.

f) No equipment may be left in the fast lane. A car may enter or remain in the fast lane only with the driver sitting in the car behind the steering wheel in his normal position, and under its own power. For all practice sessions and the races, the cars are allowed to drive from their allocated working area to the fast lane only once the pit exit is open (except in

travail qui leur ont été attribuées vers la voie rapide qu'une fois que la sortie des stands est ouverte (excepté dans le cas de l'Article 91d)) et/ou quand la course est suspendue.

g) Le personnel des équipes n'est admis sur la voie des stands qu'au maximum un tour avant de devoir intervenir sur une voiture et doit évacuer la voie des stands dès la fin de cette intervention (au plus tard un tour après).

h) Il incombe au concurrent à bord de sa voiture de ne quitter son stand après un arrêt que lorsqu'il peut le faire en toute sécurité. Les voitures dans la voie rapide ont la priorité sur celles qui quittent la voie de travail.

i) La visibilité à l'intérieur du stand / garage devra être assurée, rien ne devant gêner la réalisation de tout contrôle depuis l'extérieur (pièces de carrosserie, rideaux, piles de pneus, etc.).

CARBURANT

92. Pendant toute la durée de l'Epreuve, tous les concurrents doivent utiliser le carburant fourni par l'organisateur.

ASSISTANCE DANS LA VOIE DES STANDS ET RAVITAILLEMENT

93. Le ravitaillement en carburant n'est pas autorisé pendant les courses.

Dans la période allant du départ de la première séance d'essais qualificatifs jusqu'à la fin de la seconde séance d'essais qualificatifs, aucun carburant ne peut être ajouté ou retiré des voitures.

Durant l'arrêt aux stands de son véhicule, le pilote remplacé ou un mécanicien peut aider le nouveau pilote à s'installer à bord de la voiture.

Un mécanicien peut nettoyer le pare-brise.

Pour toutes les autres opérations, y compris les changements de pneus :

Au maximum deux pistolets pneumatiques peuvent être utilisés pour les écrous de fixation.

Un maximum de deux mécaniciens de l'équipe de la voiture participante peut travailler sur la voiture à tout moment.

Toutes les personnes précitées doivent avoir reçu et porter un moyen d'identification spécial de la FIA (châle d'une couleur précise).

Excepté lorsque la voiture fait l'objet d'une intervention, tout le personnel doit rester à l'intérieur du stand.

Tous les autres membres de l'équipe qui pourraient se trouver dans la zone de travail (la "voie de travail", conformément à l'Article 91b)) délimitée par une bande blanche ou jaune séparant le stand de la voie de travail seront considérés comme intervenant sur la voiture, tout comme un pilote s'il effectue une intervention sur la voiture, et seront comptés comme mécaniciens. Une équipe pourra se voir infliger une pénalité pour tout membre d'équipe supplémentaire en plus des deux personnes autorisées.

case of Article 91d)) and/or when a race is suspended.

g) Team personnel are allowed in the pit lane a maximum of 1 lap before they are required to work on a car and must withdraw as soon as the work is complete (at the latest 1 lap after).

h) It is the responsibility of the competitor to release his car after a pit stop only when it is safe to do so. Cars in the fast lane have priority over those leaving the working lane.

i) Visibility towards the inside of the pit/garage must be ensured, with nothing hindering any control whatsoever from outside (bodywork parts, curtains, tyres piled up, etc.).

FUEL

92. Throughout the duration of the Event, all competitors must use the fuel supplied by the organiser.

ASSISTANCE IN THE PIT LANE AND REFUELLING

93. Refuelling is not allowed during the races.

In the period between the start of the first qualifying session and the end of the second qualifying session, no fuel can be added to or removed from the cars.

During the pit stop of his vehicle, the driver being replaced or one mechanic may help the replacement driver to install himself in the car.

One mechanic may clean the windscreen

For all other operations, including tyre changes:

A maximum of two air guns for the wheel nuts may be used.

A maximum of two mechanics from the team of the participating car may work on the car at any time.

All the persons mentioned above must have been issued with and be wearing special FIA identification (tabard of a specific colour).

Except when work is being carried out on a car, all personnel must remain inside the pit.

All other team members standing in the working area ("working lane", Article 91b)) delimited by a white or yellow strip separating the pit from the "working lane" will be considered as working on the car, as will a driver if he performs any work on the car, and counted as a mechanic. A penalty may be imposed on a team for any additional team member in excess of the two persons authorised.

94. Pendant l'Epreuve, il est interdit de changer les éléments suivants sous peine de sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion :
- le châssis ou la structure monocoque.

95. Durant tout arrêt aux stands, le pilote est tenu d'éteindre son moteur.
Le moteur ne peut être redémarré que lorsque les roues complètes de la voiture sont en contact avec le sol et qu'elle est sur le point de rejoindre la course.

96. Le ravitaillement en lubrifiant et liquides divers est autorisé pendant la course.

97. Toute infraction aux dispositions du Code ou du présent Règlement Sportif relatives à l'assistance dans la voie des stands et au ravitaillement pourra entraîner l'exclusion de l'Epreuve de la voiture et du/des pilote(s) concerné(s). L'organisateur devra s'assurer qu'un nombre suffisant de commissaires a été désigné pour effectuer l'ensemble des travaux et contrôles nécessaires dans la voie des stands.

ESSAIS LIBRES ET QUALIFICATIFS

98. Sauf disposition contraire du présent Règlement Sportif, la discipline et les mesures de sécurité applicables dans les stands et sur la piste seront les mêmes pour la course et pour toutes les séances d'essais.

99. La liste des concurrents admissibles à l'Epreuve doit être publiée après la clôture des vérifications administratives et techniques. Aucun pilote ne peut prendre le départ de la course sans avoir pris part aux essais qualificatifs, sauf cas de "force majeure" reconnu comme tel par les Commissaires Sportifs.

100. Pendant toute la durée des essais libres et qualificatifs, des contrôles systématiques du marquage des pneus peuvent être effectués avant que la voiture ne reprenne la piste sur instruction des commissaires de piste. Par ailleurs, un feu vert et un feu rouge seront placés à la sortie de la voie des stands. Les voitures ne pourront sortir de la voie des stands que lorsque le feu vert sera allumé. De plus, à l'approche de voitures en piste, un drapeau bleu ou un feu bleu clignotant apparaîtra à la sortie de la voie des stands afin de prévenir les pilotes quittant la voie des stands.

101. Tous les essais privés sont interdits sur les circuits du Championnat, y compris ceux effectués dans un cadre promotionnel, à compter de la date de clôture des engagements saison, à savoir le 16 mars, jusqu'à la date prévue pour l'épreuve comptant pour le Championnat. Tout concurrent régulièrement inscrit auprès de la FIA, pourra effectuer, après en avoir informé la FIA, des séances d'essais privés sur le circuit de l'épreuve

94. During the Event, it is forbidden to change the following parts on pain of a sanction which may go as far as exclusion:
- the chassis or the monocoque structure.

95. During any pit stop, the driver is obliged to turn off his engine.
The car's engine may be restarted only when the car is in contact with the ground on its complete wheels, and is about to rejoin the race.

96. Replenishment of lubricant and various fluids is allowed during the race.

97. Any breach of the provisions of the Code or these Sporting Regulations relating to pit lane assistance and refuelling may result in the exclusion of the car and driver(s) concerned from the Event. The organiser must ensure that a sufficient number of marshals have been designated to carry out all the work and controls necessary in the pit lane.

FREE PRACTICE, QUALIFYING PRACTICE

98. Save where these Sporting Regulations require otherwise, pit and track discipline and safety measures will be the same for all practice sessions as for the race.

99. The list of competitors eligible to take part in the Event must be published after the close of the administrative checks and scrutineering. No driver may take the start of the race without taking part in qualifying practice, except in a case of "force majeure" duly recognised as such by the Stewards.

100. During the free practice and the qualifying practice, controls on the tyre markings may be carried out before the cars take to the track under the orders of the marshals, and there will be a green light and a red light at the pit lane exit. Cars may only leave the pit lane when the green light is on. Further, a blue flag or a blue flashing light will be shown at the pit lane exit to warn drivers leaving the pit lane if cars are approaching on the track.

101. All private testing is banned on the Championship circuits, including that carried out in a promotional context, from the closing date for the season entries, i.e 16 March to the date scheduled for the event counting towards the Championship. After informing the FIA beforehand, any competitor properly registered with the FIA may carry out private testing on the circuit of the event that has just taken place.

venant de se dérouler.

Par essai privé, on entend tout essai réalisé par une équipe avec des voitures entièrement ou en partie conformes au Règlement Technique applicable sur un quelconque lieu avant qu'il n'accueille une manche du Championnat.

Deux séances d'essais permettant d'évaluer les performances des voitures seront planifiées par le Bureau GT avant le début de la saison. Ces séances seront organisées par le promoteur du Championnat.

Chaque équipe doit participer à l'une des deux séances d'essais. Chaque modèle de voiture engagé dans le Championnat doit être représenté lors de chaque essai.

Sauf cas de "force majeure", toute non participation à un essai entraînera une pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion du Championnat, tous les droits d'engagement restant acquis par la FIA.

Les équipes doivent couvrir les coûts habituels des jours d'essais. Elles doivent permettre que leurs voitures soient conduites par le/les pilote(s) d'essai désigné(s) officiellement par la FIA, leurs voitures étant assurées contre tout dommage pouvant se produire lors de cet essai.

Les voitures doivent être présentées à l'essai en parfaite conformité avec le règlement et en conditions de course optimales.

102. Il y aura deux séances d'essais libres de soixante minutes. Il n'y aura pas de Parc Fermé après ces séances d'essais libres sauf en cas de demande du Directeur d'Epreuve.

103. Il y aura deux séances d'essais qualificatifs de 20 minutes, (pour chaque Groupe – voir Article 51), séparées par un intervalle de 10 minutes. Chaque pilote ne doit participer qu'à une seule de ces séances.

104. L'utilisation de tout système de chauffage des pneus est interdite (Article 66g)). Pour les essais libres exclusivement, le montage d'un tube de mesure de la pression dynamique (tube de Pitot) est autorisé.

105. a) En cas d'infraction en matière de pilotage lors de toute séance d'essais, les Commissaires Sportifs pourront faire reculer le pilote d'autant de places sur la grille qu'ils le jugeront approprié.

A moins qu'il ne soit absolument clair qu'un pilote a commis une infraction en matière de pilotage, tout incident fera normalement l'objet d'une enquête après la séance concernée ; toute pénalité imposée ne pourra faire l'objet d'un appel. Le cas échéant, il sera également tenu compte des dispositions de l'Article 47.

b) Pendant les essais, une voiture qui s'arrête doit être dégagée de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas les autres concurrents. Si le pilote est dans l'impossibilité de dégager la voiture d'une

Private testing means any testing carried out by a team with cars complying completely or partly with the FIA applicable Technical Regulations at any venue prior to its hosting a Championship round.

Before the start of the season, the GT Bureau will plan two practice sessions to enable the performances of the cars to be evaluated. These sessions will be organised by the promoter of the Championship.

Each team must take part in one of the two tests. Each model of car entered in the Championship must be represented at each test.

Except in a case of "force majeure", failure to attend a test will result in a penalty up to and including exclusion from the Championship, with all entry fees being retained by the FIA.

Teams must cover the usual costs of the test days. They must allow their cars to be driven by the officially appointed FIA test driver(s), their cars being insured against any damage which may occur during this test.

Cars must be presented at the test in perfect conformity with the regulations, and in optimum race condition.

102. There will be two 60-minute free practice sessions. There will be no Parc Fermé after these free practice sessions unless requested by the Race Director.

103. There will be two 20-minute qualifying practice sessions (for each Group – see Article 51), separated by an interval of 10 minutes. Each driver must compete in one session only.

104. The use of any heating tyre system is forbidden (Article 66g)). For free practice only, the fitting of a tube for measuring the dynamic pressure (Pitot tube) is authorised.

105. a) In the event of a driving infringement during any practice session, the Stewards may drop the driver as many grid positions as they consider appropriate.

Unless it is absolutely clear that a driver committed a driving infringement, any incident will normally be investigated after the relevant session; any penalty imposed shall not be subject to appeal. Where appropriate, the provisions of Article 47 will also be taken into account.

b) If a car stops during practice, it must be removed from the track as quickly as possible so that its presence does not constitute a danger or hinder other competitors. If the driver is unable to drive the car from a dangerous position, it shall be the duty of

position dangereuse en la conduisant, il est du devoir des commissaires de piste de lui prêter assistance. Tout pilote prenant part à une séance d'essais, qui, de l'avis des Commissaires Sportifs, s'arrête inutilement sur le circuit ou gêne inutilement un autre pilote, encourra les pénalités énoncées à l'Article 105 a).

106. Le Directeur d'Epreuve ou le Directeur de Course peut interrompre les essais aussi souvent et pour aussi longtemps qu'il l'estime nécessaire afin de dégager la piste ou de permettre l'enlèvement d'une voiture. Dans le cas d'essais libres exclusivement, le Directeur d'Epreuve ou le Directeur de Course, avec l'accord des Commissaires Sportifs, peut décider de ne pas prolonger la période d'essais après une interruption de ce genre.

En outre, si, de l'avis des Commissaires Sportifs, un arrêt a été intentionnellement provoqué, le pilote concerné pourra voir annuler les temps qu'il aura réalisés au cours de cette séance (en remplacement ou en sus d'autres pénalités existantes) et il pourra se voir refuser l'autorisation de participer à toute autre séance d'essais ce jour-là.

107. Toutes les voitures abandonnées sur le circuit pendant la première séance d'essais libres et/ou la première séance d'essais qualificatifs seront ramenées vers les stands dès que possible et pourront participer à la séance suivante.

108. Au cas où une ou plusieurs séances d'essais seraient ainsi interrompues, aucune réclamation quant aux conséquences possibles de cette interruption sur la qualification des pilotes admis au départ ne pourra être admise.

109. Tous les tours effectués pendant la première séance d'essais qualificatifs seront chronométrés afin de déterminer la position de la voiture au départ de la première course, conformément aux dispositions de l'Article 114.

Tous les tours couverts pendant la seconde séance d'essais qualificatifs seront chronométrés afin de déterminer la position de la voiture au départ de la seconde course, conformément aux dispositions de l'Article 114. Les pilotes dont la catégorisation est la moins élevée parmi celles définies à l'Article 36, doivent participer à la 1^{ère} séance d'essais qualificatifs pour prendre le départ de la 1^{ère} course. Dans le cas d'une catégorisation équivalente des pilotes, le choix sera laissé à l'équipe.

A l'exception des tours pendant lesquels un drapeau rouge sera présenté, une voiture sera considérée comme ayant effectué un tour chaque fois qu'elle franchira la Ligne.

ARRET DES ESSAIS

110. Au cas où il s'avérerait nécessaire d'arrêter les essais en raison de l'encombrement du circuit

the marshals to assist him. Any driver taking part in any practice session who, in the opinion of the Stewards, stops unnecessarily on the circuit or unnecessarily impedes another driver, shall be subject to the penalties referred to in Article 105 a).

106. The Race Director or the Clerk of the Course may interrupt practice as often and for as long as he thinks necessary to clear the track or to allow the recovery of a car. In the case of free practice only, the Race Director or the Clerk of the Course may decline to prolong the practice period after an interruption of this kind with the agreement of the Stewards.

Furthermore if, in the opinion of the Stewards, a stoppage is caused deliberately, the driver concerned may have his times from that session cancelled (in substitution or in addition to other available penalties) and may not be permitted to take part in any other practice session that day.

107. All cars abandoned on the circuit during the first free practice session and/or the first qualifying session will be brought back to the pits as soon as possible and may participate in the subsequent session.

108. Should one or more sessions be thus interrupted, no protest can be accepted as to the possible effects of the interruption on the qualification of drivers admitted to start.

109. All laps covered during the first qualifying practice will be timed to determine the car's position at the start for the first race in accordance with the prescriptions of Article 114.

All laps covered during the second qualifying practice will be timed to determine the car's position at the start for the second race in accordance with the prescriptions of Article 114.

The drivers with the lowest categorisation among those defined in Article 36 must take part in the 1st qualifying session to take the start of the 1st race. In the event of identical categorisation of the drivers, the choice will be left to the team.

With the exception of a lap in which a red flag is shown, each time a car crosses the Line it will be deemed to have completed one lap.

STOPPING THE PRACTICE

110. Should it become necessary to stop the practice because the circuit is blocked by an

suite à un accident ou parce que les conditions météo ou autres en rendent la poursuite dangereuse, le Directeur d'Epreuve ou le Directeur de Course ordonnera qu'un drapeau rouge soit déployé et que les feux d'annulation soient allumés sur la Ligne. Simultanément, des drapeaux rouges seront déployés à tous les postes de commissaires de piste.

Lorsque le drapeau rouge est déployé, toutes les voitures réduiront immédiatement leur vitesse et se dirigeront lentement jusqu'à la ligne du drapeau rouge (telle que définie pour l'Epreuve concernée), sans se dépasser. Par ailleurs, toutes les voitures abandonnées sur la piste seront retirées et placées en lieu sûr ; tout arrêt sur la voie rapide étant interdit. A la fin de la séance d'essais, chaque pilote ne pourra franchir la Ligne qu'une seule fois.

CONFERENCES DE PRESSE

111. Pendant l'Epreuve, un minimum de trois et un maximum de six pilotes et/ou personnalités d'équipe seront tirés au sort ou désignés par roulement par le Délégué Presse FIA et devront se mettre à la disposition des médias pour une conférence de presse au Centre Médias, pendant une période de soixante minutes à partir d'une heure qui sera spécifiée dans l'horaire détaillé de l'Epreuve.

112. Le premier pilote à s'être qualifié pour la Coupe Constructeurs devra participer à la Conférence de Presse post-qualifications à l'heure indiquée dans l'horaire détaillé de l'Epreuve. Une amende de 1000 € sera infligée à tout concurrent absent.

LA GRILLE

113. A l'issue des séances d'essais qualificatifs une et deux, le temps le plus rapide réalisé par chaque pilote sera officiellement publié.

114. Les deux grilles seront établies dans l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque voiture lors des deux séances d'essais qualificatifs et conformément aux prescriptions de l'Art 103. Si deux ou plusieurs voitures obtenaient le même temps, la priorité serait donnée à celle qui l'a obtenu la première.

115. La voiture la plus rapide prendra le départ de la course à l'emplacement de la grille correspondant à la "pole position" l'année précédente ou, sur un nouveau circuit, à l'emplacement désigné comme tel par la FIA.

116. Tout pilote dont le meilleur temps au tour réalisé pendant les essais qualificatifs dépasse 130% du temps le plus rapide dans la séance concernée pourra être autorisé à participer à la course. Les Commissaires Sportifs pourront également autoriser tout pilote ayant réalisé un

accident or because weather or other conditions make it dangerous to continue, the Race Director or the Clerk of the Course shall order a red flag and the abort lights to be shown at the Line. Simultaneously, red flags will be shown at all the marshals' posts.

When the red flag is deployed, all cars shall immediately reduce speed and proceed slowly back to the red flag line (as defined for the Event concerned), with no overtaking. All cars abandoned on the track will be moved to a safe place; stopping in the fast lane is not permitted.

At the end of the practice session, all drivers may cross the Line only once.

PRESS CONFERENCES

111. A minimum of three and a maximum of six drivers and/or team personalities, will be chosen by ballot or rota by the FIA press delegate during the Event and must make themselves available to the media for a press conference in the media centre for a period of one hour, at a time to be specified in the detailed timetable of the Event.

112. The first driver in qualifying in the Manufacturers' Cup must take part in the post-qualifying Press Conference at the time indicated in the detailed timetable of the Event. A fine of €1,000 will be imposed on any competitor who is absent.

THE GRID

113. At the end of qualifying practice sessions one and two, the fastest time achieved by each driver will be published officially.

114. The two grids will be drawn up in the order of the fastest time achieved by each car during the two qualifying practice sessions and according to the prescriptions of Art. 103. Should two or more cars have set identical times, priority will be given to the one which set it first.

115. The fastest car will start the race from the position on the grid which was the pole position in the previous year or, on a new circuit, has been designated as such by the FIA.

116. Any driver whose best qualifying lap time exceeds 130% of the fastest time in the relevant session may be allowed to take part in the race. The Stewards may also allow a driver who has set a lap time exceeding this limit in a previous free practice session to take the start.

temps au tour dépassant cette limite lors d'une précédente séance d'essais libres à prendre le départ de la course.

Si plus d'un pilote venaient à être acceptés de cette manière, leur ordre serait déterminé par les Commissaires Sportifs. Dans l'un ou l'autre de ces deux cas, aucune équipe ne pourra faire appel de la décision des Commissaires Sportifs.

117. La grille de départ définitive de chaque course sera publiée au moins une heure avant chaque course. Tout concurrent dont la/les voiture(s) est/sont dans l'impossibilité de prendre le départ pour quelque raison que ce soit (ou tout pilote ayant de bonnes raisons de croire que sa/ses voiture(s) ne sera/seront pas prête(s) à prendre le départ) doit en informer le Directeur de l'Epreuve ou le Délégué Technique au plus vite et, dans tous les cas, au plus tard 2 heures avant le départ de chaque course.

Si une ou plusieurs voitures sont retirées de la grille, les places laissées vacantes seront comblées en conséquence.

118. La grille aura une formation 2 x 2, et les rangs de la grille seront espacés d'au moins 8 mètres.

119. Toute voiture n'ayant pas pris sa place sur la grille au moment où le signal cinq minutes est montré ne sera plus autorisée à le faire et devra partir des stands.

BRIEFING

120. Le Directeur d'Epreuve effectuera un briefing au plus tard le jour des essais libres.

Tous les pilotes engagés dans l'Epreuve et les représentants attirés de leurs concurrents doivent être présents pendant toute la durée du briefing ; toute absence peut entraîner l'exclusion de la course. Si le Directeur d'Epreuve estime qu'un autre briefing est nécessaire, il aura lieu à une heure et dans un endroit convenus avec les Commissaires Sportifs. Les pilotes et les représentants des concurrents seront informés en conséquence.

PROCEDURE DE DEPART

121. Au maximum 10 minutes avant l'heure du départ de la course, les voitures quitteront les stands/le pré-départ pour couvrir un tour de reconnaissance. A la fin de ce tour, elles s'arrêteront sur la grille dans l'ordre de départ, moteur arrêté. Toute voiture entrant dans la voie des stands à la fin de ce tour ne sera pas autorisée à regagner la piste et elle prendra le départ depuis la voie des stands qu'après que le départ aura été donné et que la totalité des voitures aura passé la sortie de la voie des stands.

122. Toute voiture se trouvant encore dans les stands/le pré-départ lorsque la sortie des stands

Should more than one driver be accepted in this manner, the Stewards will determine their order. In neither case may a team appeal against the Stewards' decision.

117. The final starting grid of each race will be published at least one hour before each race. Any competitor whose car(s) is/are unable to start for any reason whatsoever (or who has good reason to believe that their car(s) will not be ready to start) must inform the Race Director or Technical Delegate accordingly at the earliest opportunity and, in any case, no later than 2 hours before the start of each race.

If one or more cars are withdrawn, the grid will be closed up accordingly.

118. The grid will be in a 2 x 2 formation and the rows on the grid will be separated by at least 8 metres.

119. Any car which has not taken up its position on the grid by the time the 5-minute signal is shown will not be permitted to do so and must start from the pits.

BRIEFING

120. A briefing by the Race Director will take place at the latest on the day of the free practice.

All drivers entered in the Event, and their competitors' appointed representatives must be present throughout the briefing; any absence may result in exclusion from the race. If the Race Director considers that another briefing is necessary, it will be held at a time and place agreed with the Stewards. The drivers and the competitors' representatives will be informed accordingly.

STARTING PROCEDURE

121. A maximum of 10 minutes before the time for the start of the race, the cars will leave the pits/pre-start to cover a reconnaissance lap. At the end of this lap they will stop on the grid in starting order with their engines stopped. Any car coming into the pit lane at the end of this lap will not be allowed to go out to the track again and will take the start from the pit lane only after the start has been given and the complete field of cars has passed the exit of the pit lane.

122. Any car which is still in the pits/pre-start when the pit exit is closed can start from the pits, but only

sera fermée pourra prendre le départ des stands mais seulement sous la direction des commissaires de piste. Elle ne pourra être conduite à la sortie des stands qu'avec le pilote au volant.

Lorsque la sortie des stands se situera juste derrière la Ligne, les voitures rejoindront la course après le passage de l'ensemble du plateau devant la sortie des stands lors du premier tour de course. Lorsque la sortie des stands se trouvera juste devant la Ligne, les voitures rejoindront la course dès que l'ensemble du plateau aura franchi la Ligne après le départ.

123. Les changements de roues ne pourront être autorisés sur la grille de départ qu'avant le signal cinq minutes.

124. L'approche du départ sera annoncée par la présentation des signaux dix minutes, cinq minutes, trois minutes, une minute et quinze secondes avant le départ du tour de formation.

Chacun de ces signaux sera accompagné par un signal sonore.

Lorsque le signal dix minutes sera montré, toutes les personnes sauf les pilotes, officiels et personnels techniques des équipes devront quitter la grille.

Lorsque le signal cinq minutes sera montré, toutes les voitures devront être chaussées de leurs roues. Après ce signal, les roues ne pourront plus être retirées que dans les stands, excepté dans le cadre de l'Article 131.

Toute voiture qui ne sera pas munie de toutes les roues au signal cinq minutes devra prendre le départ de la course du fond de la grille ou de la voie des stands.

Dans ce cas, un commissaire de piste muni d'un drapeau jaune empêchera la/les voiture(s) concernée(s) de quitter la grille jusqu'à ce que toutes les voitures en mesure de le faire aient quitté la grille pour effectuer le tour de formation.

Lorsque le signal une minute sera montré, les moteurs seront démarrés et tous les personnels techniques des équipes devront quitter la grille.

125. Signal 15 secondes : quinze secondes après ce signal, un drapeau/feu vert sera présenté à l'avant de la grille pour indiquer que les voitures doivent entamer un tour de formation à la suite de la voiture officielle de l'organisateur et en restant dans l'ordre de la grille de départ. Pendant ce tour, les essais de départ sont interdits et les voitures doivent rester en formation aussi serrée que possible.

Pendant le tour de formation, les dépassements ne sont autorisés que si une voiture est retardée en quittant sa position de grille et que les voitures se trouvant derrière elle ne peuvent éviter de la dépasser sans retarder indûment le reste du plateau, auquel cas les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre de départ initial.

Tout pilote retardé en quittant la grille ne peut dépasser une autre voiture en mouvement s'il est resté immobile après le franchissement de la Ligne

under the direction of the marshals. It may be moved to the pit exit only with the driver in position.

Where the pit exit is immediately after the Line, cars will join the race when the whole field has passed the pit exit on its first racing lap. Where the pit exit is immediately before the Line, cars will join the race as soon as the whole field has crossed the Line after the start.

123. Wheel changes on the starting grid may only be allowed prior to the 5-minute signal.

124. The approach of the start will be announced by signals shown ten minutes, five minutes, three minutes, one minute and fifteen seconds before the start of the formation lap, each of which will be accompanied by an audible warning.

When the ten-minute signal is shown, everybody except drivers, officials and team technical staff must leave the grid.

When the five-minute signal is shown, all cars must have their wheels fitted. After this signal, wheels may only be removed in the pits, except under Article 131.

Any car which does not have all its wheels fitted at the five-minute signal must start the race from the back of the grid or the pit lane.

Under these circumstances, a marshal holding a yellow flag will prevent the car (or cars) from leaving the grid until all cars able to do so have left to start the formation lap.

When the one-minute signal is shown, engines will be started and all team technical staff must leave the grid.

125. Fifteen-second signal: 15 seconds after this signal, a green flag/light will be shown at the front of the grid whereupon the cars will begin a formation lap with the organiser's official car leading, maintaining their starting order. During this lap, practice starts are forbidden and the formation must be kept as tight as possible.

Overtaking during the formation lap is only permitted if a car is delayed when leaving its grid position and cars behind cannot avoid passing it without unduly delaying the remainder of the field. In this case, drivers may only overtake to re-establish the original starting order.

Any driver who is delayed leaving the grid may not overtake another moving car if he was stationary after the remainder of the cars had crossed the Line,

par le reste des voitures, et il doit prendre le départ de la course depuis le fond de la grille. Si plusieurs pilotes sont concernés, ils doivent se placer à l'arrière de la grille dans l'ordre où ils sont partis pour effectuer le tour de formation. Si la Ligne ne se trouve pas devant la pole position, aux fins du présent Article uniquement, elle correspondra à une ligne blanche située à un mètre devant la pole position.

Une pénalité en temps sera imposée à tout pilote qui, de l'avis des Commissaires Sportifs, aura doublé inutilement une autre voiture pendant le tour de formation.

Pendant le tour de formation, la vitesse de la voiture officielle de l'organisateur sera d'environ 80 km/h.

126. Tout pilote se trouvant dans l'impossibilité de prendre le départ du tour de formation devra l'indiquer aux commissaires de piste. Lorsqu'ils quittent la grille, tous les pilotes doivent rouler à une vitesse très réduite jusqu'au dégagement de tout le personnel des Equipes se trouvant à côté de la piste.

Les commissaires de piste recevront l'ordre de pousser toute voiture restant sur la grille dans la voie des stands par le chemin le plus court immédiatement après que toutes les voitures capables de quitter la grille l'aient fait. Tout pilote étant poussé depuis la grille ne peut pas essayer de faire démarrer la voiture et doit suivre les instructions des commissaires de piste.

127. La voiture officielle de l'organisateur se retirera à la fin du tour de formation. Les voitures continueront seules à la suite de la voiture en pole position à une vitesse comprise entre 70 km/h minimum et 90 km/h maximum. La vitesse de la voiture en pole position sera contrôlée par radar par un juge de fait. Tout écart par rapport aux vitesses prescrites (entre 70 et 90 km/h) avant que le départ ne soit donné donnera lieu à une pénalité de "Stop & Go". Le feu rouge sera allumé pendant le tour de formation. Aucune voiture ne pourra en dépasser une autre avant que le signal de départ ne soit donné.

128. Le départ consistera en un départ lancé. Le signal de départ sera donné au moyen de feux verts de départ actionnés sous le contrôle du starter permanent. Pendant le départ d'une course, nul ne doit se trouver sur le mur des stands à l'exception des officiels et des commissaires préposés à l'incendie dûment autorisés, lesquels auront tous reçu un laissez-passer approprié qu'ils devront porter.

129. En cas de problème au moment où les voitures atteindront la Ligne à la fin du tour de formation, le feu rouge restera allumé. Des drapeaux jaunes seront déployés à tous les postes d'observation. Les voitures, à la suite de la voiture en pole position, effectueront un autre tour de

and must start the race from the back of the grid. If more than one driver is affected, they must form up at the back of the grid in the order in which they left to complete the formation lap. If the Line is not situated in front of the pole position, for the purposes of this Article only, it will be deemed to be a white line one metre in front of pole position.

A time penalty will be imposed on any driver who, in the opinion of the Stewards, unnecessarily overtook another car during the formation lap.

The speed of the organiser's official car must be around 80 kph during the formation lap.

126. Any driver who is unable to start the formation lap must indicate this to the marshals. When leaving the grid, all drivers must proceed at a greatly reduced speed until clear of any team personnel standing beside the track.

Marshals will be instructed to push any car (or cars) remaining on the grid into the pit lane by the shortest route as soon as all cars able to leave the grid have done so. Any driver being pushed from the grid may not attempt to start the car and must follow the instructions of the marshals.

127. The organiser's official leading car will pull off at the end of the formation lap. The cars will continue on their own with the pole position leading at a minimum speed of 70 kph and a maximum of 90 kph. A judge of fact will monitor the speed of the car in pole position by radar. Any divergence between the prescribed speeds (70/90 kph) before the start is given will result in a "Stop and Go" penalty.

During the formation lap the red light will be on. No car may overtake another one before the starting signal is given.

128. The start will be a rolling start. The starting signal will be given by means of green starting lights activated under the control of the permanent starter. During the start of a race, the pit wall must be kept free of all persons with the exception of properly authorised officials and fire marshals, all of whom shall have been issued with and shall be wearing the appropriate pass.

129. If a problem arises when the cars reach the Line at the end of the formation lap, the red light will stay on. Yellow flags will be displayed at all observation posts. The cars, with the pole position leading, will complete a new formation lap. They will be joined and led by the official leading car and will

formation. Elles seront rejointes à leur tête par la voiture officielle et entameront un nouveau tour de formation. Si un tour de formation supplémentaire est nécessaire, le signal de départ de la course sera considéré comme donné à la fin du premier tour de formation.

130. Une pénalité sera infligée pour tout faux départ signalé par les juges de départ ou les juges de fait.

131. Cette procédure de départ ne pourra faire l'objet de modifications que dans les cas suivants :

a) S'il commence à pleuvoir après l'apparition du signal cinq minutes mais avant le départ de la course et que, de l'avis du Directeur d'Epreuve, les équipes devraient avoir la possibilité de changer de pneumatiques, les feux d'annulation seront allumés sur la Ligne et la procédure de départ recommencera à partir du point 10 minutes. Si nécessaire, la procédure prévue à l'Article 124 sera suivie.

b) Si le départ de la course est imminent et que, de l'avis du Directeur d'Epreuve, la quantité d'eau sur la piste est telle qu'elle ne peut être utilisée en sécurité même avec des pneus pluie, les feux d'annulation seront allumés sur la Ligne et des informations concernant le retard possible seront affichées sur les moniteurs de chronométrage. Une fois l'heure de départ connue, un avertissement sera donné au moins dix minutes à l'avance.

c) Si le départ de la course est donné derrière la voiture de sécurité, l'Article 136 s'appliquera.

132. 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 l'exclusion de la voiture et des pilotes concernés de l'Epreuve.

LA COURSE

133. Une course ne sera pas arrêtée en cas de pluie sauf si le circuit est bloqué ou si la poursuite de la course s'avère dangereuse (voir Article 137).

134. En cas d'arrêt d'une voiture pendant la course, elle devra être dégagée de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas les autres concurrents. Si le pilote est dans l'impossibilité de dégager la voiture d'une position dangereuse en la conduisant, il est du devoir des commissaires de piste de lui prêter assistance.

Il peut également la dégager grâce à une aide différente de celle des commissaires de piste (c'est-à-dire tout équipement, ex. : tracteur etc.) et continuer la course.

Si cette assistance permet au moteur de redémarrer et au pilote de rejoindre la course, la voiture sera

continue for another formation lap. Should such an additional formation lap be carried out, the start of the race will be considered to have been given at the end of the first formation lap.

130. A penalty will be imposed for a false start if so reported by start line judges or judges of fact.

131. Only in the following cases will any variation in the starting procedure be allowed:

a) If it starts to rain after the five-minute signal but before the race is started and, in the opinion of the Race Director, teams should be given the opportunity to change tyres, the abort lights will be shown on the Line and the starting procedure will begin again at the 10-minute point. If necessary, the procedure set out in Article 124 will be followed.

b) If the start of the race is imminent and, in the opinion of the Race Director, the volume of water on the track is such that it cannot be negotiated safely even on wet-weather tyres, the abort lights will be shown on the Line and information concerning the likely delay will be displayed on the timing monitors. Once the start time is known, at least ten minutes' warning will be given.

c) If the race is started behind the safety car, Article 136 will apply.

132. The Stewards may use any video or electronic means to assist them in reaching a decision. The Stewards may overrule judges of fact. A breach of the provisions of the Code or these Sporting Regulations relating to starting procedure may result in the exclusion of the car and drivers concerned from the Event.

THE RACE

133. A race will not be stopped in the event of rain unless the circuit is blocked or it is dangerous to continue (see Article 137).

134. If a car stops during the race, it must be removed from the track as quickly as possible so that its presence does not constitute a danger or hinder other competitors. If the driver is unable to drive the car from a dangerous position, it shall be the duty of the marshals to assist him.

He may also be moved with help other than that of the marshals (i.e. any equipment, e.g. tractor, etc.) and rejoin the race.

If any such assistance results in the engine starting and the driver rejoining the race, the car will be

exclue du classement de la course.

135. Pendant la course, les pilotes sortant de la voie des stands ne le feront que lorsque le feu à la sortie de la voie des stands sera vert et sous leur propre responsabilité. Un drapeau bleu présenté par un commissaire de piste, ou un feu bleu clignotant, signalera également au pilote que des voitures approchent sur la piste.

VOITURE DE SECURITE

136. Se reporter à l'Article 2.9, Chapitre II de l'Annexe H.

SUSPENSION DE LA COURSE

137. Au cas où il s'avérerait nécessaire d'arrêter la course en raison de l'encombrement du circuit suite à un accident ou parce que les conditions météo ou autres en rendent la poursuite dangereuse, le Directeur de Course ordonnera que des drapeaux rouges soient déployés à tous les postes de commissaires de piste et que les feux d'annulation soient allumés sur la Ligne.

Dès le signal d'arrêt de la course donné, les dépassements seront interdits, la sortie des stands sera fermée et toutes les voitures devront avancer lentement jusqu'à la ligne du drapeau rouge où elles devront s'arrêter en formation décalée. Si la voiture en tête sur la piste n'est pas la première de la file, toutes les voitures situées entre cette voiture et la ligne de drapeau rouge recevront un signal leur indiquant d'effectuer un nouveau tour après le signal trois minutes avant la reprise de la course. Si d'autres voitures se trouvent dans l'impossibilité de regagner la grille du fait de l'encombrement du circuit, elles seront ramenées une fois la piste dégagée et placées dans l'ordre qu'elles occupaient avant l'arrêt de la course. Ces voitures seront autorisées à reprendre la course.

La voiture de sécurité sera alors conduite devant la file des voitures, derrière la ligne du drapeau rouge.

Pendant la suspension de la course :

- ni la course ni le système de chronométrage ne seront arrêtés ;
- il sera possible d'intervenir sur les voitures une fois qu'elles seront arrêtées derrière la ligne du drapeau rouge ou qu'elles auront rejoint les stands. Néanmoins, toute intervention de ce genre ne devra pas empêcher la reprise de la course ;
- seuls les membres des équipes et les officiels seront autorisés sur la grille.

Les voitures pourront pénétrer dans la voie des stands au moment de l'arrêt de la course, mais une pénalité de passage par la voie des stands (voir Article 44) sera infligée à tout pilote qui entrera dans la voie des stands ou dont la voiture sera poussée depuis la piste vers la voie des stands une fois la course suspendue. Néanmoins, toute voiture qui se trouvait à l'entrée des stands ou dans la voie des stands lorsque l'ordre de suspension de la course a

excluded from the results of the race.

135. During the race, drivers leaving the pit lane will do so only when the light at the pit lane exit is green and under their own responsibility. A marshal with a blue flag, or a blue flashing light, will also warn the driver if cars are approaching on the track.

SAFETY CAR

136. Refer to Article 2.9, Chapter II of Appendix H.

SUSPENDING THE RACE

137. Should it become necessary to suspend the race because the circuit is blocked by an accident or because weather or other conditions make it dangerous to continue, the clerk of the course will order red flags to be shown at all marshals' posts and the abort lights to be shown at the Line.

When the signal is given, overtaking is forbidden, the pit exit will be closed and all cars must proceed slowly to the red flag line where they must stop in staggered formation. If the leading car on the track is not at the front of the line, any cars between it and the red flag line will be waved off to complete another lap after the 3-minute signal before the race is resumed.

If any cars are unable to return to the grid as a result of the track being blocked, they will be brought back when the track is cleared and will be arranged in the order they occupied before the race was suspended.

Any such cars will then be permitted to resume the race.

The safety car will then be driven to the front of the line of cars behind the red flag line.

Whilst the race is suspended:

- neither the race nor the timekeeping system will stop ;
- cars may be worked on once they have stopped behind the red flag line or entered the pits, but any such work must not impede the resumption of the race ;

- only team members and officials will be permitted on the grid.

Cars may enter the pit lane when the race is suspended, but a drive-through penalty (see Article 44) will be imposed on any driver who enters the pit lane or whose car is pushed from the grid to the pit lane after the race has been suspended. Any car which was in the pit entry or pit lane when the race was suspended will not incur a penalty.

été donné n'encourra pas de pénalité.

Toutes les voitures se trouvant dans la voie des stands seront autorisées à quitter les stands dès la reprise de la course mais les voitures qui se trouvaient à l'entrée des stands ou dans la voie des stands au moment de l'arrêt de la course auront la priorité. Sous réserve de ce qui précède, toute voiture souhaitant reprendre la course depuis la sortie des stands pourra le faire dans l'ordre selon lequel elle sera arrivée à cet endroit par ses propres moyens, à moins qu'une autre voiture n'ait été indûment retardée.

Les pilotes seront tenus à tout moment d'obéir aux instructions des commissaires de piste.

REPRISE DE LA COURSE

138. Le retard sera le plus court possible et dès que l'heure de reprise de la course sera connue, les équipes seront informées via les moniteurs de chronométrage ; dans tous les cas, elles seront prévenues au moins dix minutes à l'avance.

Des signaux seront donnés dix minutes, cinq minutes, trois minutes, une minute et quinze secondes avant la reprise de la course et chacun de ces signaux sera accompagné d'un signal sonore.

Lorsque le signal cinq minutes sera donné, toutes les voitures devront être équipées de leurs roues. Après ce signal, les roues ne pourront plus être retirées que dans la voie des stands ou sur la grille lors d'une autre suspension de la course. Toute voiture qui ne sera pas munie de toutes les roues au signal cinq minutes devra prendre le départ de la course du fond de la grille ou de la voie des stands. Dans ce cas, un commissaire de piste muni d'un drapeau jaune empêchera la/les voiture(s) concernée(s) de quitter la grille jusqu'à ce que toutes les voitures en mesure de le faire aient franchi la ligne du drapeau rouge.

Lorsque le signal de trois minutes est donné, les voitures devront reposer sur leurs roues. Un moment après le signal trois minutes, qui dépendra du temps au tour escompté, toutes les voitures entre la ligne du drapeau rouge et le pilote de tête recevront l'instruction d'accomplir un autre tour, sans dépasser, et de rejoindre la file de voitures derrière la voiture de sécurité.

Lorsque le signal une minute sera donné, les moteurs devront être mis en marche et tout le personnel des équipes devra quitter la grille avec tout le matériel avant que le signal quinze secondes ne soit donné. Dans le cas où un pilote aurait besoin d'aide après le signal quinze secondes, il devra l'indiquer aux commissaires de piste et, dès que le reste des voitures en mesure de le faire aura quitté la grille, les commissaires de piste recevront l'ordre de pousser la voiture jusque dans la voie des stands. Dans ce cas, des commissaires de piste munis de drapeaux jaunes se tiendront à côté de la voiture (ou des voitures) concernée(s) pour prévenir les pilotes arrivant derrière.

La course reprendra derrière la voiture de sécurité

All cars in the pit lane will be permitted to leave the pits once the race has been resumed, but any which were in the pit entry or pit lane when the race was suspended will be released before any others. Subject to the above, any car intending to resume the race from the pit exit may do so in the order in which they got there under their own power, unless another car was unduly delayed.

At all times drivers must follow the directions of the marshals.

RESUMING THE RACE

138. The delay will be kept as short as possible and as soon as a resumption time is known, teams will be informed via the timing monitors; in all cases, at least ten minutes' warning will be given.

Signals will be shown ten minutes, five minutes, three minutes, one minute and fifteen seconds before the resumption, and each of these will be accompanied by an audible warning.

When the five-minute signal is shown, all cars must have their wheels fitted. After this signal, wheels may only be removed in the pit lane or on the grid during a further suspension of the race. Any car which does not have all its wheels fully fitted at the five-minute signal must start the race from the back of the grid or the pit lane. Under these circumstances, a marshal holding a yellow flag will prevent the car (or cars) from leaving the grid until all cars able to do so have crossed the red flag line.

When the three-minute signal is shown, the cars must be resting on their wheels. At some point after the three-minute signal, which will depend on the expected lap time, any cars between the red flag line and the leader will be waved off to complete a further lap, without overtaking, and join the line of cars behind the safety car.

When the one-minute signal is shown, engines will be started and all team personnel must leave the grid by the time the 15-second signal is given, taking all equipment with them. If any driver needs assistance after the 15-second signal, he must indicate this to the marshals and, when the remainder of the cars able to do so have left the grid, marshals will be instructed to push the car into the pit lane. In this case, marshals with yellow flags will stand beside any car (or cars) concerned to warn drivers behind.

The race will be resumed behind the safety car

lorsque les feux verts seront allumés. La voiture de sécurité entrera dans les stands après un tour, à moins que :

- toutes les voitures ne soient pas encore alignées derrière la voiture de sécurité ;
- des membres du personnel des équipes n'aient pas encore évacué la grille ;
- qu'un autre accident ne survienne nécessitant une autre intervention.

Lorsque les feux verts s'allumeront, la voiture de sécurité quittera la grille suivie de toutes les voitures dans l'ordre dans lequel elles se seront arrêtées derrière la ligne du drapeau rouge à une distance inférieure à cinq longueurs de voiture. Juste après que la dernière voiture de la file derrière la voiture de sécurité aura franchi la sortie de la voie des stands, le feu de sortie des stands passera au vert ; toute voiture se trouvant dans la voie des stands pourra alors pénétrer sur la piste et rejoindre la file des voitures derrière la voiture de sécurité.

Les dépassements pendant ce tour ne sont autorisés que si une voiture est retardée en quittant la ligne du drapeau rouge et que les voitures se trouvant derrière elle ne peuvent éviter de la dépasser sans retarder indûment le reste du plateau, auquel cas les pilotes ne pourront dépasser que pour rétablir l'ordre avant la suspension de la course.

Tout pilote retardé en quittant la ligne du drapeau rouge ne peut dépasser une autre voiture en mouvement s'il est resté immobile après le franchissement de la Ligne du drapeau rouge par le reste des voitures, et il doit se placer à l'arrière de la file de voitures derrière la voiture de sécurité. Si plusieurs pilotes sont concernés, ils doivent se placer à l'arrière du plateau dans l'ordre dans lequel ils ont quitté la grille.

Une des pénalités prévues à l'Article 44a) ou b) sera imposée à tout pilote qui, de l'avis des Commissaires Sportifs, aura doublé inutilement une autre voiture pendant le tour.

Durant ce tour, l'Article 5, Chapitre II, de l'Annexe H s'appliquera.

Si la course ne peut être reprise, les résultats seront ceux obtenus à l'issue de l'avant-dernier tour précédant le tour au cours duquel le signal de suspension de la course aura été donné.

ARRIVEE

139. Le signal de fin de course sera donné sur la Ligne dès que la voiture de tête la franchira à l'issue du temps prescrit.

140. Si le signal de fin de course est donné pour quelque raison que ce soit (autre que celles prévues par l'Article 137) avant que le temps prescrit ne soit écoulé, la course sera considérée terminée au moment où la voiture de tête aura franchi la Ligne pour la dernière fois avant que le signal n'ait été donné.

Si le signal de fin de course est retardé pour

when the green lights are illuminated. The safety car will enter the pits after one lap unless:

- all the cars are not yet lined up behind the safety car;
- team personnel are still clearing the grid;
- a further incident occurs necessitating another intervention.

When the green lights are illuminated, the safety car will leave the grid with all cars following, in the order in which they stopped behind the red flag line, no more than 5 car lengths apart. Soon after the last car in line behind the safety car passes the end of the pit lane, the pit exit light will turn green; any car in the pit lane may then enter the track and join the line of cars behind the safety car.

Overtaking during this lap is permitted only if a car is delayed when leaving the red flag line and cars behind cannot avoid passing it without unduly delaying the remainder of the field. In this case, drivers may only overtake to re-establish the order before the race was suspended.

Any driver who is delayed leaving the red flag line may not overtake another moving car if he was stationary after the remainder of the cars had crossed the red flag Line, and must form up at the back of the line of cars behind the safety car. If more than one driver is affected, they must form up at the back of the field in the order in which they left the grid.

Either of the penalties under Article 44a) or b) will be imposed on any driver who, in the opinion of the Stewards, unnecessarily overtook another car during the lap.

During this lap Article 5, Chap. II of the Appendix H will apply.

If the race cannot be resumed, the results will be taken at the end of the penultimate lap before the lap during which the signal to suspend the race was given.

FINISH

139. The end-of-race signal will be given at the Line as soon as the leading car crosses it after the scheduled time has elapsed.

140. Should for any reason (other than under Article 137) the end-of-race signal be given before the scheduled time has elapsed, the race will be deemed to have finished when the leading car last crossed the Line before the signal was given.

Should the end-of-race signal be delayed for any

quelque raison que ce soit, la course sera considérée comme s'étant terminée au moment où elle aurait dû se terminer.

141. Après avoir reçu le signal de fin de course, toutes les voitures doivent se rendre directement au Parc Fermé, sans retard inutile, sans recevoir aucun objet quel qu'il soit et sans aucune assistance (sauf celle des commissaires de piste, si nécessaire). Toute voiture classée ne pouvant atteindre le Parc Fermé par ses propres moyens sera placée sous le contrôle exclusif des commissaires de piste, qui emmèneront la voiture au Parc Fermé.

PARC FERME

142. Seuls les officiels chargés des contrôles peuvent pénétrer dans le Parc Fermé. Aucune intervention de quelque nature que ce soit ne peut y être effectuée sans l'autorisation de ces officiels. Toutes les voitures seront maintenues en Parc Fermé jusqu'à la fin de l'expiration du délai de réclamation le plus tardif prévu par le Code. Seule la voiture gagnante de la Coupe des Constructeurs pour Pilotes de chaque marque sera maintenue en Parc Fermé le temps nécessaire pour effectuer une inspection complète.

143. Lorsque le Parc Fermé est en cours d'utilisation, le règlement du Parc Fermé s'applique à la zone située entre la Ligne et l'entrée du Parc Fermé.

144. Le Parc Fermé doit être suffisamment grand et protégé de sorte qu'aucune personne non autorisée ne puisse y avoir accès.

CLASSEMENT

145. La voiture classée première sera celle qui aura couvert la plus grande distance dans le temps prévu. Toutes les voitures seront classées en prenant en considération le nombre de tours complets qu'elles auront accomplis et, pour celles qui auront totalisé le même nombre de tours, l'ordre dans lequel elles auront franchi la Ligne.

146. Si une voiture met plus de deux fois le temps au tour le plus rapide du vainqueur pour parcourir son dernier tour, ce dernier tour ne sera pas pris en considération lors du calcul de la distance totale couverte par cette voiture.

147. Les voitures ayant parcouru moins de 70% du nombre de tours couverts par le vainqueur (arrondi au nombre inférieur de tours le plus proche) ne seront pas classées.

148. Le classement général officiel et le classement de la Coupe Constructeurs seront publiés après la course. Ces classements seront les seuls valables, sous réserve des modifications qui

reason, the race will be deemed to have finished when it should have finished.

141. After receiving the end-of-race signal, all cars must proceed directly to the Parc Fermé without any unnecessary delay, without receiving any object whatsoever and without any assistance (except that of the marshals if necessary). Any classified car which cannot reach the Parc Fermé under its own power will be placed under the exclusive control of the marshals, who will take the car to the Parc Fermé.

PARC FERME

142. Only those officials responsible for supervision may enter the Parc Fermé. No intervention of any kind is allowed there unless authorised by such officials. All the cars will be kept in the Parc Fermé until the expiry of the latest protest time limit set out in the Code. Only the car that is the winner of the Manufacturers' Cup Drivers' title of each make will be kept in the Parc Fermé as long as is necessary to conduct a full inspection.

143. When the Parc Fermé is in use, Parc Fermé Regulations will apply in the area between the Line and the Parc Fermé entrance.

144. The Parc Fermé shall be sufficiently large and secure so that no unauthorised persons can gain access to it.

CLASSIFICATION

145. The car placed first will be the one having covered the greatest distance in the scheduled time. All cars will be classified taking into account the number of complete laps they have covered and, for those which have completed the same number of laps, the order in which they crossed the Line.

146. If a car takes more than twice the time of the winner's fastest lap to cover its last lap, this last lap will not be taken into account when calculating the total distance covered by that car.

147. Cars having covered less than 70% of the number of laps covered by the winner (rounded down to the nearest whole number of laps) will not be classified.

148. The official overall classification and the classification of the Manufacturers' Cup will be published after the race. These will be the only valid results, subject to any amendments which may be

pourraient y être introduites en vertu du Code ou du présent Règlement Sportif.

CEREMONIE DE PODIUM

149. Les pilotes ayant terminé la course en première position dans la Coupe Constructeurs doivent participer à la cérémonie de remise des prix sur le podium telle que spécifiée dans l'horaire détaillé de l'Epreuve, respecter la procédure de podium décrite dans l'Annexe 4 et, aussitôt après, se rendre disponibles pendant une période de 90 minutes pour les interviews unilatérales télévisées et la conférence de presse au centre médias.

made under the Code and these Sporting Regulations.

PODIUM CEREMONY

149. The drivers finishing the race in 1st position in the Manufacturers' Cup must attend the prize-giving ceremony on the podium as specified in the detailed timetable of the event and abide by the podium procedure set out in Appendix 4, and immediately thereafter make themselves available for a period of 90 minutes for the purpose of unilateral television interviews and the press conference in the media centre.

ANNEXE 1

REGLES DE PROCEDURE DU BUREAU DE LA COMMISSION GT

Le Bureau permanent de la Commission GT, institué par le Conseil Mondial du Sport Automobile lors de sa réunion du 14 décembre 2001, est un organe ayant pour mission essentielle de maintenir l'équilibre des performances entre les concurrents engagés dans le Championnat d'Europe GT3 de la FIA (désigné ci-après le Championnat) et de faire en sorte que toute participation nouvelle d'un concurrent et/ou tout nouvel engagement se fasse dans le respect de la réglementation applicable au Championnat et ne vienne pas perturber l'équilibre de ce dernier.

Article 1 – Composition du Bureau

Le Bureau est composé de 3 membres :

*Le Président de la Commission GT,
Le Directeur Général de la Commission des Constructeurs,
Le Président de la Commission Technique de la FIA.*

Le Bureau est présidé par le Président de la Commission GT.

Les membres sont désignés lors de l'Assemblée Générale ordinaire de la FIA. Leurs mandats sont renouvelables sans limitation.

Article 2 – Missions du Bureau

Le Bureau Permanent de la Commission GT pourra :

- 1) traiter de questions concernant l'acceptation des voitures comme spécifié dans l'Article 10 du présent règlement ;
- 2) délibérer concernant la définition indiquée à l'Article 36 c) concernant les catégorisations des pilotes ;
- 3) réglementer les questions concernant l'équilibre des performances telles que définies dans l'Article 69 du Règlement Sportif ;
- 4) programmer des séances d'essais privés avant le début du Championnat ainsi qu'en cours de saison (cf. Article 101) ;
- 5) étudier les demandes des concurrents souhaitant effectuer des essais privés sur un circuit du Championnat après une épreuve venant de se dérouler (cf. Article 101).

Article 3 – Fonctionnement

Le Bureau pourra se saisir d'office de toute question entrant dans son champ de compétence. Dans ce cadre, il pourra également agir sur demande de tout concurrent engagé régulièrement dans le Championnat concerné ou de toute personne

APPENDIX 1

OPERATING PROCEDURE OF THE GT COMMISSION BUREAU

The Permanent Bureau of the GT Commission, instituted by the World Motor Sport Council during its meeting of 14 December 2001, is a body whose essential mission is to maintain the balance of performance between the competitors entered in the FIA GT3 European Championship (hereinafter the Championship) and to see to it that any new participation by a competitor and/or any new entry respects the Championship regulations and does not upset the balance of the Championship.

Article 1 – Composition of the Bureau

The Bureau comprises 3 members:

*The President of the GT Commission,
The Director General of the Manufacturers' Commission,
The President of the FIA Technical Commission.*

The Bureau is presided over by the President of the GT Commission.

The members are designated during the FIA ordinary General Assembly. Their terms of office are renewable without limitation.

Article 2 – Missions of the Bureau

The Permanent Bureau of the GT Commission may:

- 1) deal with questions concerning the acceptance of cars as specified in Article 10 of the present Regulations;
- 2) deliberate concerning the definition set out in Article 36 c) regarding the categorisation of the drivers;
- 3) rule on questions concerning the balance of performance as defined in Article 69 of the Sporting Regulations;
- 4) schedule private test sessions before the start of the Championship as well as in the course of the season (see Article 101);
- 5) examine requests from competitors wishing to conduct private testing on a Championship circuit after an event that has just taken place (see Article 101).

Article 3 – Operation

The Bureau may automatically take up any question that falls within its field of competence. In this context, it may also act on the request of any competitor correctly entered in the Championship concerned, or of any natural person or legal entity

physique ou morale souhaitant participer avec un véhicule répondant aux critères posés à l'Article 10 du Règlement Sportif du Championnat.

Toute demande devra parvenir au secrétariat du Bureau situé à Genève par fax, par e-mail ou par courrier au minimum 7 jours avant le début de l'Epreuve à laquelle le concurrent souhaite participer (étant entendu que l'Epreuve commence le jour des vérifications techniques) aux coordonnées ci-dessous :

FIA Sport (Commission GT)
Chemin de Blandonnet 2 – CH 1215 Genève 15
Fax : + 41 22 544 44 74
e-mail : bureau.gt@fia.com

Les membres du Bureau auront la possibilité de demander au concurrent tout complément d'information dont ils pourraient avoir besoin ou exiger une expertise si nécessaire dont les coûts seront à la charge du concurrent. Ces compléments d'information ou ce rapport d'expertise devront parvenir au secrétariat du Bureau dans les 5 jours suivant la réception de la notification de la demande du Bureau par le concurrent.

Article 4 – Décision

Le Bureau statue à l'unanimité de ses membres, étant précisé que pour les cas relatifs à l'Article 2.2 ci-dessus qui présenteraient un caractère d'urgence, le Président disposera d'une compétence déléguée de plein droit pour statuer. Toute décision devra être rapportée au Président de la FIA et au Secrétaire Général de la FIA pour information.

Le Bureau devra motiver chacune de ses décisions.

Les décisions du Bureau ne peuvent affecter que la saison en cours du Championnat concerné.

Toute décision prise dans le cadre des missions définies aux Articles 2.1 et 2.3 ci-dessus, excepté dans les cas référencés ci-dessous, devra être notifiée par fax ou par courrier (la date d'expédition faisant foi) au concurrent concerné au plus tard 8 jours avant la date de la première Epreuve pouvant être affectée par la décision à intervenir (étant entendu que l'Epreuve commence le jour des vérifications techniques) ainsi qu'au Président du Collège des Commissaires Sportifs et au Délégué Technique officiant sur l'Epreuve concernée. Toute décision prise dans ce cadre par le Bureau devra faire l'objet d'un rapport qui sera disponible sur l'accès restreint du site Internet de la FIA ou auprès du Secrétariat du Bureau.

Exceptions :

1) Les décisions prises dans le cadre de l'Article 69 b) devront être notifiées au concurrent concerné au minimum 20 jours avant l'Epreuve pouvant être affectée par la décision.

wishing to take part with a vehicle that satisfies the criteria set out in Article 10 of the Sporting Regulations of the Championship.

Any request must reach the secretariat of the Bureau, situated in Geneva, by fax, e-mail or post, at least 7 days before the beginning of the event in which the competitor wishes to take part (it being understood that the event begins on the day of scrutineering) as follows:

FIA Sport (GT Commission)
Chemin de Blandonnet 2 – CH 1215 Genève 15
Fax : + 41 22 544 44 74
e-mail : bureau.gt@fia.com

The members of the Bureau may ask the competitor to provide any further information they may require or demand an assessment if necessary, the cost of which will be borne by the competitor. Such further information or assessment report must reach the secretariat of the Bureau within 5 days following the date on which the competitor received notification of the request from the Bureau.

Article 4 – Decision

The Bureau's decisions are by the unanimous agreement of its members, it being specified that for cases relating to article 2.2 above, which are of an urgent nature, the President shall have been delegated full authority to give a ruling. Any decision must be reported to the FIA President and to the Secretary General of the FIA for information.

The Bureau must justify each of its decisions.

The decisions of the Bureau affect only the current season of the Championship concerned

Except in the cases referred to below, any decision taken within the context of the missions defined in Articles 2.1 and 2.3 above must be notified to the competitor concerned, by fax or by post (date as postmark), at the latest 8 days before the date of the first event that may be affected by such decision (it being understood that the event begins on the day of scrutineering), and to the Chairman of the Panel of Stewards and the Technical Delegate officiating on the event concerned. Any decision taken by the Bureau within this context must form the subject of a report, which will be available under restricted access on the FIA's Internet site or from the Secretariat of the Bureau.

Exceptions:

1) Any decision taken under Article 69 b) must be notified to the competitor concerned at least 20 days before the event that may be affected by such decision.

2) Les décisions prises dans le cadre de l'Article 69 a) et c) du Règlement Sportif pourront être notifiées au concurrent concerné, au plus tard la veille des vérifications techniques de l'Epreuve pouvant être affectée par la décision.

3) Cas où 2 Epreuves se succéderaient à un intervalle de moins de 8 jours, le délai sera ramené à 5 jours, sans préjudice des dispositions de l'exception 2 ci-dessus mentionnée.

Article 5 – Droit de recours

Toutes les décisions qui sont prises par le Bureau peuvent faire l'objet d'une plainte devant le Conseil Mondial du Sport Automobile.

Seul le requérant directement affecté par la décision du Bureau dont il est le destinataire est habilité à saisir le Conseil Mondial du Sport Automobile.

2) Any decision taken under Article 69 a) and c) of the sporting regulations may be notified to the competitor concerned at the latest on the day before scrutineering for the event that may be affected by such decision.

3) In the case of 2 events separated by a period of less than 8 days, the deadline will be reduced to 5 days, without prejudice to the above-mentioned exception 2.

Article 5 – Right of complaint

Any decision taken by the Bureau may form the subject of a complaint to the World Motor Sport Council.

Only the applicant directly affected by the Bureau's decision of which he is the addressee is empowered to take a complaint before the World Motor Sport Council.

ANNEXE 2

APPENDIX 2

RENSEIGNEMENTS EXIGES PAR L'ARTICLE 23

INFORMATION REQUIRED UNDER ARTICLE 23

PARTIE A

1. Nom et adresse de l'Autorité Sportive Nationale (ASN).
2. Nom et adresse de l'organisateur.
3. Date et lieu de l'Epreuve.
4. Début des vérifications sportives et des vérifications techniques le (date) à (heure).
5. Heure de départ des deux courses.
6. Adresses postale et e-mail, numéros de téléphone et fax auxquels les demandes peuvent être adressées.
7. Détails sur le circuit, comprenant obligatoirement :
 - situation et moyens d'accès,
 - longueur d'un tour,
 - nombre de tours de chaque course,
 - sens (dans le sens des aiguilles d'une montre ou dans le sens opposé),
 - emplacement de la sortie des stands par rapport à la Ligne.
8. Emplacement précis sur le circuit du :
 - bureau des Commissaires Sportifs,
 - bureau du Directeur de Course,
 - bureau de la FIA,
 - lieu des contrôles administratifs,
 - local des vérifications techniques, aire plane et pesée,
 - Parc Fermé,
 - briefing des pilotes et concurrents,
 - panneau d'affichage officiel,
 - lieu de la conférence de presse des vainqueurs.
9. Liste des Trophées et récompenses spéciales.
10. Nom des officiels de l'Epreuve suivants, désignés par l'ASN :
 - Commissaires Sportifs,
 - Directeur de Course,
 - Secrétaire du meeting,
 - Commissaire Technique National en chef,
 - Responsable Médical National.

PART A

1. Name and address of the National Sporting Authority (ASN).
2. Name and address of the organiser.
3. Date and place of the Event.
4. Start of the sporting checks and scrutineering on (date) at (time).
5. Start time of the two races.
6. Postal and e-mail addresses and telephone and fax numbers to which enquiries can be addressed.
7. Details of the circuit, which must include:
 - location and how to gain access,
 - length of one lap,
 - number of laps in each race,
 - direction (clockwise or anti-clockwise),
 - location of pit exit in relation to Line.
8. Precise location at the circuit of:
 - Stewards' office,
 - Race Director's office,
 - FIA office,
 - administrative checks,
 - scrutineering, flat area and weighing
 - Parc Fermé,
 - drivers' and competitors' briefing,
 - official notice board,
 - winners' press conference.
9. List of trophies and special awards.
10. The names of the following officials of the Event appointed by the ASN:
 - Stewards of the meeting,
 - Clerk of the Course,
 - Secretary of the meeting,
 - Chief National Scrutineer,
 - Chief National Medical Officer.

PARTIE B (Réservée à la FIA)

1. Commissaires Sportifs FIA,
 2. Directeur d'Epreuve,
 3. Délégué Technique,
 4. Délégué Médical,
 5. Chronométrateur en chef,
- Et, le cas échéant, Observateur(s), Assistant(s).

PARTIE C – HORAIRE DETAILLE

PART B (Reserved for the FIA)

1. FIA Stewards,
 2. Race Director,
 3. Technical Delegate,
 4. Medical delegate,
 5. Chief timekeeper,
- and, if appropriate, Observer(s), Assistant(s).

PART C – DETAILED TIMETABLE

ANNEXE 3 / APPENDIX 3

**FORMULAIRE D'ENGAGEMENT AU CHAMPIONNAT D'EUROPE GT3 DE LA FIA 2009
ENTRY FORM FOR THE 2009 EUROPEAN FIA GT3 CHAMPIONSHIP**

*Disponible sur demande auprès du Secrétariat de la FIA
Available from the FIA Secretariat on request*

aux coordonnées ci-dessous / as follows :

**FIA Sport (GT Commission)
Chemin de Blandonnet 2 – CH 1215 Genève 15
Fax : + 41 22 544 44 74
www.entryforms.fia.com**

ANNEXE 4 - CEREMONIE DE PODIUM

Une cérémonie doit être prévue pour l'équipage vainqueur du classement du Championnat d'Europe GT3 de la FIA à l'issue de chaque course et pour l'équipage vainqueur de la Coupe Constructeurs conformément aux conditions exposées ci-dessous.

1. MAITRE DE CEREMONIE

Un maître de cérémonie sera désigné par le promoteur du Championnat pour diriger l'ensemble de la cérémonie de podium.

2. PODIUM

a) ESTRADE ET DAIS

Les dimensions du dais doivent correspondre aux dimensions indiquées dans le manuel de conception graphique de la FIA.

Les trophées doivent être posés sur une table, d'un côté du podium. Le champagne doit se trouver sur la table.

b) DRAPEAUX

Des "bannières plates" de type olympique doivent être utilisées. Il doit y avoir un espace minimal de 50 cm derrière la structure du podium, pour les responsables des drapeaux.

c) PLANCHER

Le podium et les marches doivent être recouverts de moquette.

3. HYMNES

a) Un système sonore approprié doit être installé afin de garantir que les hymnes nationaux (lancés par le maître de cérémonie) seront clairement entendus avec un lien sonore avec l'image télévisée.

b) La douche de champagne ne doit pas commencer avant que le présentateur ait quitté le podium.

c) Un commentaire de la cérémonie de podium doit être diffusé au public à partir de la plate-forme du podium.

4. TROPHEES

1) Deux trophées pour l'équipage vainqueur de la Coupe des Constructeurs seront remis pour la cérémonie de podium :

Les trophées, qui doivent être en forme de coupes traditionnelles, seront fournis par le promoteur du Championnat et devront porter :

a) le logo et / ou le nom complet officiel du Championnat d'Europe GT3 de la FIA,

b) le nom du circuit et la date de la course,

c) le nom de la Coupe Constructeurs et la position de vainqueur.

2) 2 trophées pour l'équipage vainqueur de la course seront présentés lors de la cérémonie de podium :

Les trophées, qui doivent être en forme de coupes traditionnelles, seront fournis par le promoteur de l'Epreuve et devront porter :

a) le logo officiel du Championnat d'Europe GT3

APPENDIX 4 - PODIUM CEREMONY

A ceremony must be provided for the winning crew in the FIA GT3 European Championship classification at the end of each race and for the winning crew of the Manufacturers Cup in accordance with the conditions set out below.

1. MASTER OF CEREMONIES

A master of ceremonies will be appointed by the Championship promoter to conduct the entire podium ceremony.

2. PODIUM

a) ROSTRUM AND DAIS

The dimensions of the dais must follow those found in the FIA graphic design manual.

Trophies must be laid out on a table on one side of the podium. The champagne must be on the table.

b) FLAGS

Olympic Games style "flat flags" should be used. There must be a minimum space of 50 cm behind the podium structure for the flag men.

c) FLOOR

The podium and steps should be carpeted.

3. ANTHEMS

a) A suitable sound system should be installed to ensure that national anthems, (initiated by the master of ceremonies) are clearly heard with an audio link to the TV broadcast.

b) The champagne shower must not start until the presenter has left the podium.

c) A commentary of the podium ceremony should be broadcast to the general public from the platform on the podium.

4. TROPHIES

1) Two trophies for the winning crew of the Manufacturers' Cup will be presented during the podium ceremony:

The trophies, which must be in the form of traditional cups, will be provided by the Championship Promotor and must show:

a) the official logo and/or complete name of the FIA GT3 European Championship,

b) the name of the circuit and the date of the race,

c) the name of the Manufacturers' Cup and the position of winner.

2) 2 trophies for the crew that has won the race will be presented during the podium ceremony:

The trophies, which must be in the form of traditional cups, will be provided by the Event Promoter and must show:

a) the official logo of the FIA GT3 European

de la FIA,

b) le nom du circuit et la date de la course,

c) la position de l'équipage.

Les trophées doivent être d'une conception telle qu'ils puissent être manipulés et transportés sans dommage.

5. SCENARIO

a) Seule une personne doit être présente sur le podium pour remettre les trophées à l'équipage vainqueur du classement général.

b) La présence de policiers, de gardes du corps ou de personnes non autorisées par le maître de cérémonie est interdite sur le podium.

c) Le maître de cérémonie informera le commentateur de la télévision et du système sonore du nom de la personnalité remettant les trophées.

d) Le maître de cérémonie devra se tenir du côté du podium où sont placés les trophées. La personnalité remettant les trophées se tiendra du même côté. Le maître de cérémonie tendra les trophées à la personne chargée de les remettre.

c) En fonction du nombre de Constructeurs engagés, 2 sessions de podium devront être organisées.

d) Les vainqueurs de la Coupe Constructeurs se présenteront sur le podium déjà en possession de leur coupe.

6. TELEVISION

L'emplacement idéal de la caméra de télévision est juste en face du podium, à la même hauteur. Un cameraman officiel pourra être autorisé sur le podium par le maître de cérémonie.

7. PARC FERME

Le Parc Fermé doit se trouver le plus près possible du podium, de préférence juste en dessous, avec un accès direct.

Dès que toutes les voitures ont franchi la Ligne, une voiture de direction de course doit faire le tour de la piste pour rechercher tout pilote devant se rendre au podium mais bloqué sur le circuit.

Les pilotes ne doivent pas être retardés dans le Parc Fermé. Une personne désignée par le maître de cérémonie et en contact radio avec ce dernier sera chargée d'accompagner au plus vite les pilotes du Parc Fermé au podium. Seules les personnes autorisées par le maître de cérémonie pourront contacter les pilotes avant la fin de la cérémonie.

8. SALLE D'ATTENTE

La salle doit être adjacente au podium. Le maître de cérémonie s'assurera que les pilotes s'y rendent aussitôt après leur sortie du Parc Fermé.

9. SALLE DE PRESSE

L'équipage vainqueur de la Coupe Constructeurs doit se rendre à la salle de presse pour les interviews à l'heure indiquée sur l'horaire de l'Epreuve.

championship,

b) the name of the circuit and the date of the race,

c) the position of the crew.

Trophies must be of a design that is capable of being handled and transported without damage.

5. SCENARIO

a) Only one person should be on the podium to present the trophies to the winning crew in the general classification.

b) No police, bodyguards or persons not authorised by the master of ceremonies are allowed on the podium.

c) The master of ceremonies will inform the TV and public address commentator of the name of the person presenting the trophies.

d) The master of ceremonies must be on the side of the podium where the trophies are located. The person presenting the trophies will be on the same side. The master of ceremonies will hand the trophies to the person presenting them.

c) Depending on the number of Manufacturers entered, 2 podium sessions must be organised.

d) The winners of the Manufacturers' Cup will appear on the podium already in possession of their cup.

6. TELEVISION

The ideal position for the TV camera is immediately opposite the podium and at the same height. An official cameraman may be allowed onto the podium by the master of ceremonies.

7. PARC FERME

The Parc Fermé must be positioned as close as possible to the podium, preferably immediately below, with direct access.

As soon as all the cars have crossed the Line, a course car must go round the track to collect any driver who has to go to the podium but is stranded on the circuit.

The drivers must not be delayed in the Parc Fermé. One person, nominated by the master of ceremonies and in radio contact with him, will be responsible for moving the drivers from the Parc Fermé to the podium without delay. Only persons authorised by the master of ceremonies may make contact with the drivers before the end of the ceremony.

8. WAITING ROOM

The room must be adjacent to the podium. The master of ceremonies will see that the drivers proceed there immediately after they have left the Parc Fermé.

9. PRESS ROOM

The crew that has won the Manufacturers' Cup must go to the press room for interviews at the time specified on the Event timetable.

10. EAU + SERVIETTES

Des bouteilles d'eau doivent être placées dans la salle d'attente (pas d'identification).

Des serviettes doivent être disponibles dans la salle d'attente.

Aucune boisson n'est autorisée sur le podium.

10. WATER + TOWELS

Bottles of water must be placed in the waiting room (no identification).

Towels must be available in the waiting room.

No drinks are permitted on the podium.