

CHAMPIONNAT D'EUROPE GT3 DE LA FIA 2011 2011 FIA GT3 EUROPEAN CHAMPIONSHIP

INDEX DES PAGES

PREAMBULE	2
REGLEMENT	2
OBLIGATIONS GENERALES	2
CONDITIONS GENERALES	2-3
LICENCES	3
VOITURES ADMISSIBLES	3
EPREUVES DU CHAMPIONNAT	3-4
LE CHAMPIONNAT	4-5
EX AEQUO	5
ORGANISATEUR	6
ORGANISATION DES EPREUVES	6
ASSURANCE	6
DELEGUES FIA	6-7
OFFICIELS	7
CANDIDATURES DES CONCURRENTS ET CONDITIONS D'ENGAGEMENT	8-9
CANDIDATURES ET CONDITIONS D'ENGAGEMENT DES PILOTES	10-11
LAISSEZ-PASSER	12
INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS	12
INCIDENTS	12-14
RECLAMATIONS	14
SANCTIONS	14
CHANGEMENTS DE PILOTE	14
CONDITIONS DE CONDUITE	14
NOMBRE DE VOITURES ADMISES A PARTICIPER	14-15
NUMEROS DE COURSE ET NOM DE LA VOITURE	15
VERIFICATIONS SPORTIVES	16
VERIFICATIONS TECHNIQUES	16-17
SYSTEME D'ACQUISITION DE DONNEES	17-18
ENREGISTREUR DE DONNEES D'ACCIDENT, CAMERAS ET "MARSHALLING SYSTEM"	18-19
COMBINAISON VOITURE-PNEUMATIQUES	19
LIMITATION DU NOMBRE DE PNEUMATIQUES PENDANT L'EPREUVE	19-21
PESAGE	21
EQUILIBRE DES PERFORMANCES ET SPECIFICATIONS TECHNIQUES	22-23
CONDITIONS GENERALES RELATIVES AUX VOITURES	23-24
SECURITE GENERALE	24-26
VOIE DES STANDS ET STANDS	26-27
CARBURANT	27
ASSISTANCE DANS LA VOIE DES STANDS ET RAVITAILLEMENT	27-30
REMPLACEMENT DE PIECES MECANIQUES	30
ESSAIS PRIVES, OFFICIELS ET D'EQUILIBRE DE PERFORMANCE	30
ESSAIS LIBRES ET QUALIFICATIFS	30-32
ARRET DES ESSAIS	32-33
CONFERENCES DE PRESSE	33
LA GRILLE	33-34
BRIEFING	34
PROCEDURE DE DEPART	34-37
LA COURSE	37-38
ARRETS AUX STANDS OBLIGATOIRES	38
VOITURE DE SECURITE	39
SUSPENSION DE LA COURSE	39-40
REPRISE DE LA COURSE	40-41
ARRIVEE	41-42
PARC FERME	42
CLASSEMENT	42
CEREMONIE DE PODIUM	43
TROPHEES	43
ANNEXE 1	44-45
ANNEXE 2	46

CONTENTS

FOREWORD	2
REGULATIONS	2
GENERAL UNDERTAKING	2
GENERAL CONDITIONS	2-3
LICENCES	3
ELIGIBLE CARS	3
CHAMPIONSHIP EVENTS	3-4
THE CHAMPIONSHIP	4-5
DEAD HEAT	5
ORGANISER	6
ORGANISATION OF EVENTS	6
INSURANCE	6
FIA DELEGATES	6-7
OFFICIALS	7
COMPETITORS' APPLICATIONS AND CONDITIONS FOR ENTRY	8-9
DRIVERS' APPLICATIONS AND CONDITIONS FOR ENTRY	10-11
PASSES	12
INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS	12
INCIDENTS	12-14
PROTESTS	14
SANCTIONS	14
CHANGES OF DRIVER	14
DRIVING CONDITIONS	14
NUMBER OF CARS ALLOWED TO PARTICIPATE	14-15
RACE NUMBERS AND NAME OF CAR	15
SPORTING CHECKS	16
SCRUTINEERING	16-17
DATA ACQUISITION SYSTEM	17-18
ACCIDENT DATA RECORDER, CAMERAS AND MARSHALLING SYSTEM	18-19
CAR-TYRE COMBINATION	19
TYRE LIMITATION DURING THE EVENT	19-21
WEIGHING	21
BALANCE OF PERFORMANCE AND TECHNICAL SPECIFICATIONS	22-23
GENERAL CAR REQUIREMENTS	23-24
GENERAL SAFETY	23-26
PIT LANE AND PITS	26-27
FUEL	27
ASSISTANCE IN THE PIT LANE AND REFUELLING	27-30
REPLACEMENT OF MECHANICAL PARTS	30
PRIVATE, OFFICIAL AND BALANCE OF PERFORMANCES TESTING SESSIONS	30
FREE PRACTICE, QUALIFYING PRACTICE	30-32
STOPPING THE PRACTICE	32-33
PRESS CONFERENCES	33
THE GRID	33-34
BRIEFING	34
STARTING PROCEDURE	34-37
THE RACE	37-38
MANDATORY PIT STOPS	38
SAFETY CAR	39
SUSPENDING THE RACE	39-40
RESUMING THE RACE	40-41
FINISH	41-42
PARC FERME	42
CLASSIFICATION	42
PODIUM CEREMONY	43
TROPHIES	43
APPENDIX 1	44-45
APPENDIX 2	46

PREAMBULE

La FIA organise le Championnat d'Europe GT3 de la FIA (désigné ci-après "le Championnat"), réservé aux voitures de Grand Tourisme de Série (désigné ci-après GT3) qui est la propriété de la FIA. Le Championnat comprend un titre de Champion d'Europe GT3 pour Pilotes et un titre de Champion d'Europe GT3 pour Equipes.

Le Championnat est régi par le Code Sportif International de la FIA (désigné ci-après "le Code") et ses annexes (dont l'Annexe J), les Prescriptions Générales relatives aux Circuits, 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 Comité GT (désigné ci-après "le Comité GT"), institué par le Conseil Mondial du Sport Automobile lors de sa réunion du 11 décembre 2009.

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 concernant ce Championnat.

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 s'assurer 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

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 Championship comprises one title of GT3 European Champion for Drivers and one title of GT3 European Champion for Teams.

The Championship is governed by the FIA International Sporting Code (hereinafter the Code) and its appendices (including Appendix J), the Circuit General Prescriptions, 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 GT Committee (hereinafter "the GT Committee"), set up by the World Motor Sport Council during its meeting of 11 December 2009.

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

avec le concurrent, de veiller à ce que ces dispositions soient respectées. 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.

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

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

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

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

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. 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.

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.

VOITURES ADMISSIBLES

9. 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).

ELIGIBLE CARS

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

EPREUVES DU CHAMPIONNAT

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

CHAMPIONSHIP EVENTS

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

11. Sauf dans certains cas exceptionnels (ainsi que dans le cas prévu à l'Article 52), toutes les Epreuves du Championnat seront constituées de deux courses d'une durée maximale d'une heure chacune, avec un arrêt obligatoire aux stands pour un changement de pilote durant chaque course à effectuer entre la 25ème et la 35ème minutes (cf. Article 147a). Le drapeau à damier sera présenté à la voiture de tête au moment où elle franchira la ligne de contrôle (la "Ligne") à la fin de la période prescrite. La Ligne consiste en une ligne unique traversant la piste et la voie de stands.

11. Save in exceptional circumstances (as well as in the case set out in Article 52), all the Championship Events will be made up of two races with a maximum duration of one hour each, with one obligatory pit stop for a driver change during each race to be made between the 25th and the 35th minutes (see Article 147 a).

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

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

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

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

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.

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

LE CHAMPIONNAT

16. a) Le titre de Pilote Champion d'Europe GT3 de la FIA sera attribué au(x) pilote(s) 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 une équipe.

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) 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} :	25 points
2 ^{ème} :	18 points
3 ^{ème} :	15 points
4 ^{ème} :	12 points
5 ^{ème} :	10 points
6 ^{ème} :	8 points
7 ^{ème} :	6 points
8 ^{ème} :	4 points
9 ^{ème} :	2 points
10 ^{ème} :	1 point

b) Dans le cas prévu à l'Article 52, les concurrents participant à la finale marqueront le double des points normalement attribués dans le cadre du présent article.

18. Si une course est suspendue conformément à l'Article 149 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

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

THE CHAMPIONSHIP

16.a) The FIA GT3 European Champion Drivers' title will be awarded to the driver(s) 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 are awarded regardless of the number of cars entered by a team.

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) 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:

1 st .	25 points
2 nd .	18 points
3 rd .	15 points
4 th .	12 points
5 th .	10 points
6 th .	8 points
7 th .	6 points
8 th .	4 points
9 th .	2 points
10 th .	1 point

b) In the case set out in Article 52, the competitors taking part in the final will score double the points normally awarded within the context of the present article.

18. If a race is stopped under Article 149 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.

plus de 75% du temps prévu à l'origine pour la course.

19. Si la FIA le requiert, les pilotes classés premiers au Championnat d'Europe des Pilotes GT3 de la FIA et le représentant de l'équipe gagnante 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.

EX AEQUO

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

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 :

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

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

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

d) En cas de nouvel ex æquo, les pilotes ou équipes sont départagés en fonction du meilleur temps réalisé par chaque voiture dans chaque 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 meilleur temps réalisé par chaque voiture dans chaque séance d'essais qualificatifs de chaque Epreuve 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 Epreuves 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.

19. If requested by the FIA, the drivers classified first in the GT3 European Championship for drivers and the representative of the winning team 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".

DEAD HEAT

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

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) The holder of the greatest number of first places.

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

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) In case of a further tie, the criterion for breaking the tie is the best time set by each car in each 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 best time set by each car 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.

ORGANISATEUR

22. Toute demande d'organisation 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, via son ASN, doit fournir à la FIA au minimum en anglais les renseignements indiqués à l'Annexe 1, partie A du présent Règlement Sportif, au plus tard 90 jours avant l'Epreuve.

ASSURANCE

24. L'organisateur 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, l'organisateur, via son ASN, 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 au tiers souscrite par l'organisateur viendra compléter, sans y porter atteinte, toute police d'assurance personnelle détenue par un concurrent ou par toute autre personne physique ou morale participant à l'Epreuve.

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 aidés d'assistants :

- Délégué Technique ;
- Délégué Presse ;
- Chef chronométrateur.

Elle pourra également désigner :

- un Délégué Médical ;
- un Délégué Sécurité ;
- un Observateur ;
- un conducteur de Voiture de Sécurité.

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.

ORGANISER

22. An application to organise 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, via its ASN, shall supply the information set out in Appendix 1, part A hereto to the FIA, at least in English, no later than 90 days before the Event.

INSURANCE

24. The organiser 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 organiser, via its ASN 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 organiser 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. 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;
- Press Delegate;
- Chief timekeeper.

It may also nominate:

- a Medical Delegate;
- a Safety Delegate;
- an Observer;
- a Safety Car driver.

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 deem necessary and to draw up any necessary reports concerning the Event.

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, qui pourront être aidés d'assistants, 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 Epreuves de séries internationales FIA se déroulant sur le même circuit 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 exclusivement pour l'Epreuve/les Epreuves FIA et leurs noms communiqués à la FIA simultanément à l'envoi à la FIA de l'Annexe 1, 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 conformément au Code ou au Règlement Sportif ;

b) l'arrêt de toute voiture conformément au Code et 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 sur le circuit au plus tard à partir du début de l'Epreuve telle que définie par le Code et les Commissaires Sportifs de la FIA avant la fin des vérifications techniques.

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, 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.

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, who may have assistants, 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 FIA international series taking place at the same circuit 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 exclusively for the FIA event(s) and their names sent to the FIA at the same time as Appendix 1, 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 give orders in respect of them only 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 Sporting Regulations,

b) the stopping of any car in accordance with the Code and with the 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 circuit at the latest from the beginning of the Event as defined by the Code, and the FIA Stewards before the end of scrutineering.

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 at race control and in radio contact with all the marshals' posts.

CANDIDATURES DES CONCURRENTS ET CONDITIONS D'ENGAGEMENT

COMPETITORS' APPLICATIONS AND CONDITIONS FOR ENTRY

36. a) 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 2). Les formulaires d'engagement pour la saison doivent parvenir à la FIA au plus tard 3 semaines avant le début de la première Epreuve du Championnat, accompagnés de la totalité du montant du droit d'engagement fixé à 25 000 (vingt-cinq mille) euros par voiture.

Ce droit d'engagement pour la saison comprend l'inscription obligatoire à toutes les Epreuves du Championnat.

b) Des concurrents « course par course » pourront être admis à participer en fonction du nombre de places disponibles, dans la limite de 6 voitures par modèle maximum (cf. Article 36 b). Ces voitures devront avoir été considérées comme étant admissibles par le Comité GT. Ces concurrents ne marqueront pas de point au Championnat. Les demandes de participation à une Epreuve devront être soumises à la FIA au moyen du formulaire d'engagement disponible auprès de la FIA (cf. Annexe 2). Les formulaires d'engagement pour une Epreuve doivent parvenir à la FIA au plus tard 8 jours avant le début de l'Epreuve concernée, accompagnés du montant du droit d'engagement fixé à 4000 (quatre mille) euros par voiture par Epreuve. La liste des engagés FIA sera publiée au moins 48 heures avant le début de l'Epreuve.

c) Le dossier de candidature doit comprendre :

1) 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 ;

2) le nom du concurrent (celui figurant sur la licence). Le nom d'un constructeur/préparateur ou la désignation du modèle de la voiture engagée pourra y être associé(e). Le nom d'un sponsor le pourra également, avec l'accord de la FIA ;

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

4) la marque et le modèle de la/des voiture(s) et des pneumatiques utilisés ;

5) 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 8 jours avant le début de l'Epreuve à laquelle il compte participer.

6) un certificat attestant de la mise à jour et de la révision du système d'acquisition de données (cf. Article 62 du présent règlement).

36. a) Applications to compete in the Championship must be submitted to the FIA, each year, on an entry form available from the FIA (cf. Appendix 2). Season entry forms must reach the FIA no later than 3 weeks before the start of the first Championship Event, accompanied by the entire amount of the entry fee set at 25,000 (twenty-five thousand) euros per car.

This season entry fee includes mandatory entry in all the Events in the Championship.

b) "Race-by-race" competitors may be accepted to take part, depending on the number of places available, within the limit of a maximum of 6 cars per model (cf. Article 36 b). These cars must have been deemed eligible by the GT Committee. These competitors will not score points for the Championship. Applications to take part in an Event must be submitted to the FIA on an entry form available from the FIA (cf. Appendix 2).

Entry forms for an Event must reach the FIA no later than 8 days prior to the start of the Event concerned, accompanied by the entry fee, which is set at 4000 (four thousand) euros per car per Event. The FIA entry list will be published at least 48 hours prior to the beginning of the Event.

c) The application shall include:

1) 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,

2) the name of the competitor (as it appears on the licence). The name of a manufacturer/tuner or the designation of the model of car entered may be associated with that of the competitor. The name of a sponsor may also be associated, with the agreement of the FIA),

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

4) the make and the model of the competing car(s) and tyres,

5) 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 8 days prior to the beginning of the Event in which the driver concerned intends to take part.

6) a certificate verifying the servicing and updating of the data acquisition system (cf. Article 62 of these regulations).

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

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

e) Les équipes GT3 de la saison 2010 ainsi que les équipes engagées dans le Championnat du Monde GT1 de la FIA 2011 sont prioritaires dans le choix des voitures qu'elles souhaitent engager au Championnat 2011 à la condition de s'inscrire avant le 31 janvier 2011 et de verser 50% du montant total du droit d'engagement, soit 12 500 (douze mille cinq cents) euros par voiture.

La priorité des équipes déjà engagées dans le Championnat du Monde GT1 de la FIA 2011 s'exerce même si le nombre maximum d'équipes et/ou de voitures par modèle est atteint (cf. Article 36 b)).

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 e)) 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, l'administration de la FIA tranchera en fonction du palmarès 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.

f) 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 vérifications techniques et sportives 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 ;

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. 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.

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

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

e) GT3 teams from the 2010 season as well as the teams entered in the 2011 FIA GT1 World Championship have priority in the choice of the cars they wish to enter in the 2011 Championship, provided that they register before 31 January 2011 and pay 50% of the total amount of the entry fee, i.e. 12,500 (twelve thousand five hundred) euros per car.

The priority of the teams entered in the 2011 FIA GT1 World Championship applies even if the maximum number of teams and/or cars per model is reached (cf. Article 36 b)).

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 36 e)), 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, the FIA administration will decide on the basis of the 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.

f) 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 sporting 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;

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. 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.

CANDIDATURES ET CONDITIONS D'ENGAGEMENT DES PILOTES

38.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 8 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.

La liste des concurrents admis à prendre part à l'Epreuve établie par la FIA indiquera la catégorie attribuée à chaque pilote.

Le Collège des Commissaires Sportifs de l'Epreuve concernée catégorisera les pilotes qui s'annoncent avec leur palmarès une fois que l'Epreuve a commencé.

Les pilotes non classés par catégories ne pourront prendre part à une Epreuve.

c) Définitions des catégorisations :

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 ;
- 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 la FIA.

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 platine mais âgé de 55 à 59 ans ;
- a participé de façon compétitive en Championnat du Monde de Karting ou séries pour monoplaces et est âgé de moins de 35 ans ;
- a terminé parmi les 10 premiers du classement général d'une série internationale secondaire pour monoplaces (A1 GP, Renault V6, FR2000 international, ...);
- a terminé parmi les 6 premiers du classement général d'une série nationale pour monoplaces (F3, FR2000, ...);

DRIVERS' APPLICATIONS AND CONDITIONS FOR ENTRY

38. 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 8 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.

The list of competitors allowed to take part in the event, drawn up by the FIA, will indicate the category attributed to each driver.

The Panel of Stewards of the Event concerned will categorise drivers who announce themselves with their records of achievements after the Event has already begun.

Drivers who have not been categorised will not be allowed to take part in an event.

c) Definitions of the categorisations:

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,
- 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 FIA.

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 platinum category but aged 55 to 59;
- has competed competitively in the World Karting Championship or single-seater series and is under 35 years of age;
- has finished in the top 10 in the general classification of a secondary international single-seater series (A1 GP, Renault V6, FR2000 international...);
- has finished in the top 6 in the general classification of a national single-seater series (F3, FR2000...);

- a terminé parmi les 3 premiers du classement général d'une série de premier niveau pour monoplaces (F-Ford, F-BMW, F-Zip, Autosport Academy, ...);
- a terminé parmi les 6 premiers du classement général de la Porsche Supercup ;
- a terminé parmi les 3 premiers du classement général d'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 la FIA.

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 Platine et 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 (répondant aux critères de la catégorie Platine) ;
- pilote ayant remporté une série pour pilotes non professionnels (Ferrari Challenge, Maserati Trophéo, Lamborghini Supertrophy, ...).

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. Tout pilote âgé de moins de 30 ans sans expérience significative de la course.

d) Rectification :

Tout pilote a le droit de demander à la FIA que sa catégorisation soit rectifiée au plus tard 48 heures à compter de la publication de sa catégorisation par la FIA 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 Platine. Les pilotes Or ne sont admis qu'à la condition qu'ils soient engagés sur la même voiture avec un pilote Bronze.

- has finished in the top 3 in the general classification of an entry level single-seater series (F-Ford, F-BMW, F-Zip, Autosport Academy...);

- has finished in the top 6 in the general classification of the Porsche Supercup;
- has finished in the top 3 in the general classification of 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 FIA.

SILVER: amateur driver satisfying at least one of the following criteria:

- driver aged under 30 and not satisfying the criteria of categories Platinum and 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 (according to the criteria for the Platinum category);
- driver who has won a non-professional drivers' series (Ferrari Challenge, Maserati Trophéo, Lamborghini Supertrophy...).

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.

Any driver under 30 without significant race experience.

d) Rectification:

Any driver has the right to ask the FIA to rectify his categorisation, at the latest 48 hours from the publication of its category by the FIA with the support of all the necessary proofs and documents. Without proof, the request will not be examined.

e) Platinum drivers are not allowed to take part in an Event of the Championship. Gold drivers are accepted only on condition that they are entered in the same car with a Bronze driver.

Cat. Pilotes	Platine	Or	Argent	Bronze
Platine	N/A	N/A	N/A	N/A
Or	N/A	N/A	N/A	A
Argent	N/A	N/A	A	A
Bronze	N/A	A	A	A

N/A = Non admis
A = Admis

Drivers Category	Platinum	Gold	Silver	Bronze
Platinum	N/A	N/A	N/A	N/A
Gold	N/A	N/A	N/A	A
Silver	N/A	N/A	A	A
Bronze	N/A	A	A	A

N/A = Not allowed
A = Allowed

LAISSEZ-PASSER

39. 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

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

41. 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.

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

INCIDENTS

43. Un "Incident" signifie un fait ou une série de faits impliquant un ou plusieurs pilotes et/ou membres d'équipe, ou toute action d'un pilote et/ou membre d'équipe, 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) et ayant :

- nécessité la suspension d'une séance d'essais (libres ou qualificatifs) ou l'arrêt d'une course en vertu de l'Article 149 ;
- constitué une violation du présent Règlement 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 ;
- a causé une infraction dans la voie des stands.

A moins que, de l'avis du Directeur d'Epreuve ou des Commissaires Sportifs, il ne soit totalement clair qu'un pilote et/ou membre d'équipe est à l'origine d'un des cas susmentionnés, tout Incident impliquant plus d'une voiture fera généralement l'objet d'une enquête après la séance ou la course concernée.

44. a) Il appartiendra aux Commissaires Sportifs de décider, sur rapport ou demande du Directeur d'Epreuve, si un ou des pilote(s) et/ou des membres d'équipe mêlés à un incident doivent être pénalisés.

PASSES

39. 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

40. The Stewards or Race Director may give instructions to competitors by means of circulars in accordance with the Code. These circulars will be distributed to all the competitors, who must acknowledge receipt.

41. 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.

42. 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

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

- necessitated the suspension of a practice (free or qualifying) session or the suspension of a race under Article 149;
- constituted a breach of these Sporting Regulations 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;
- caused a pit lane infringement.

Unless in the opinion of the Race Director or Stewards it was completely clear that a driver and/or team member was in breach of any of the above, any Incidents involving more than one car will normally be investigated after the relevant session or race.

44.a) It shall be at the discretion of the Stewards to decide, upon a report or a request by the Race Director, if driver(s) and/or team member(s) involved in an Incident shall be penalised.

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

c) Si un pilote ou un membre d'équipe est impliqué dans une collision ou un Incident (voir Article 43) 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.

45. Les Commissaires Sportifs peuvent infliger une ou plusieurs des trois pénalités ci-dessous cumulativement le cas échéant et/ou 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 ensuite rejoindre la course.

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 45a) ou 45b) doit être infligée et notifiée au cours des cinq derniers tours ou après la fin de la course ou, pour les courses dont le résultat est déterminé par le temps, pendant les 10 dernières minutes ou après la fin de la course, l'Article 46 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.

46. Au cas où les Commissaires Sportifs décideraient d'imposer une des pénalités prévues à l'Article 45 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 franchir la Ligne sur la piste plus de deux fois avant de pénétrer dans la voie des stands et, dans le cas d'une pénalité relevant de l'Article 45 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. Le nombre de fois que le pilote franchit la Ligne derrière la Voiture de Sécurité sera ajouté au nombre de fois maximum qu'il peut franchir la Ligne sur la piste.

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

c) If a driver or a team member is involved in a collision or Incident (see Article 43), 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.

45. The Stewards may impose one or more of the following three penalties simultaneously if applicable and/ or 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 then rejoin the race.

c) A drop of grid positions at the driver's next race.

However, should one of the penalties set out under 45a) or 45b) be imposed and notified during the last five laps, or after the end of the race, or, for duration races, during the last 10 minutes, or after the end of the race, Article 46b) 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.

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

a) The Stewards shall give written notification of the penalty that 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 cross the Line on the track no more than twice before entering the pit lane and, in the case of a penalty under Article 45 b), proceeding to the penalty zone 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. The number of times the driver crosses the Line behind the Safety Car will be added to the maximum number of times he may cross the Line on the track.

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 85.

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 pourra rejoindre la course.

RECLAMATIONS

47. Les réclamations devront être déposées conformément au Code et accompagnées d'une caution de 1000 euros. Toutes les décisions qui sont prises par le Comité GT peuvent également faire l'objet d'une réclamation devant les Commissaires Sportifs conformément au Chapitre XII du Code et à l'application de ce même article.

SANCTIONS

48. 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

49. 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 a) 5) du présent règlement) doit faire l'objet d'une demande auprès des Commissaires Sportifs avant la fin des vérifications techniques. Dans ce cas, seuls les pilotes préalablement classés par catégories ou dûment autorisés par le Collège (cf. Article 38 b) pourront être considérés dans le cadre d'une telle demande de modification.

50. SUPPRIME

CONDITIONS DE CONDUITE

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

NOMBRE DE VOITURES ADMISES A PARTICIPER

52. 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

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 85.

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 may rejoin the race.

PROTESTS

47. Protests shall be made in accordance with the Code and accompanied by a fee of 1000 euros. Any decision taken by the GT Committee may also form the subject of a protest brought before the Stewards in compliance with Chapter XII of the Code and with the application of this same article.

SANCTIONS

48. 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

49. 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 a) 5) of these regulations) must be requested to the Stewards before the end of scrutineering. In that case, only drivers who have been either categorised beforehand or duly authorised by the Panel (cf. Article 38 b) may be considered within the context of such a request for modification.

50. DELETED

DRIVING CONDITIONS

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

NUMBER OF CARS ALLOWED TO PARTICIPATE

52. The number of cars allowed to take part in 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

qualificatifs 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 qualificatifs 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 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

53. Chaque voiture portera le numéro de course attribué par la FIA selon le principe suivant : les numéros de courses seront attribués à partir du numéro 1 et jusqu'au numéro 150. 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 pare-brise.

54. Le nom ou l'emblème de la marque et/ou du modèle 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 clairement figurer sur les voitures au moyen d'un autocollant du drapeau national de dimensions 10 cm x 20 cm accolé au numéro de course.

Chaque voiture doit porter des autocollants d'identification de la catégorie clairement visibles depuis l'arrière et depuis chaque côté de la voiture. Tous les autocollants requis par l'Article 54 seront fournis aux concurrents lors des vérifications administratives.

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 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

53. Each car will carry the race number allocated by the FIA according to the following principle: the race numbers will be allocated from 1 to 150. 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 race number measuring 10 cm x 10 cm must be affixed to the right side of the strip on the upper part of the windscreen.

54. The name or the emblem of the make and/or model 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.

Each car must bear category identification stickers clearly visible from the rear and from each side of the car.

All the stickers required by Article 54 will be given to the competitors during the administrative checks.

VERIFICATIONS SPORTIVES

55. 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.

56. 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.

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

VERIFICATIONS TECHNIQUES

58. Les vérifications techniques initiales de la voiture ont lieu dans le garage attribué à chaque équipe conformément à l'horaire indiqué à l'Annexe 1, Partie C spécifique à l'Epreuve complété par les horaires de convocation individuels.

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

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

61. 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 des courses, la voiture doit contenir au moins 2 kg de carburant.

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 Comité GT.

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

3 - Les brides à contrôler et à marquer doivent être

SPORTING CHECKS

55. 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.

56. 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.

57. No competitor, driver or other person concerned with a car can be required to sign any discharge of liability.

SCRUTINEERING

58. 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 1, Part C specific to the Event completed by the individual summon timetable.

59. 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.

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

61. 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 races, the car must contain at least 2 kg of fuel.

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 GT Committee.

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

3 - The restrictors to be checked and marked must be

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 le lest éventuel), le numéro de châssis, le diamètre des brides et, le cas échéant, la pression de suralimentation, ainsi que toute autre information technique.

5 - Chaque bride est identifiée au moyen d'une plaque de métal indiquant le numéro de série du plombage. Ce numéro doit également apparaître sur l'étiquette jointe au passeport technique. Le diamètre doit être gravé sur la bride.

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 en condition de course pour le pesage, pendant lequel les plaques de brides seront identifiées, la cylindrée et toute autre information technique relevant de la responsabilité du concurrent dans 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 d'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.

SYSTEME D'ACQUISITION DE DONNEES

62. 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 l'une des 2 voitures engagées par un concurrent. Pour la première Epreuve à laquelle il participera, le concurrent équipera la voiture de son choix. Pour les Epreuves suivantes, la

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, as well as any other technical information.

5 - Each restrictor will be identified by means of a metal plaque indicating the serial number of the seal. This number will also appear on the information label in the technical passport. The diameter must be engraved on the restrictor.

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 weighing, during which the restrictor plates will be identified, with the cylinder capacity and any other technical information 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.

DATA ACQUISITION SYSTEM

62. 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 one of the 2 cars entered by a competitor. For the 1st Event in which he will take part, the competitor will equip the car of his choice. For the following Events, the best classified car of the 2 must be

voiture la mieux classée des 2 devra être équipée du système. 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 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.

63. SUPPRIME

64. SUPPRIME

ENREGISTREUR DE DONNEES D'ACCIDENTS, CAMERAS ET "MARSHALLING SYSTEM"

65. a) Enregistreur de Données d'Accidents (EDA).

1 – Ce boîtier doit être utilisé par tout concurrent engagé à la saison pendant toute la durée du Championnat. Ce boîtier doit être installé dans le strict respect des instructions y afférentes et doit fonctionner à tout moment pendant l'Epreuve.

2 – Il est de la responsabilité de tous les concurrents de se procurer le système auprès du Promoteur du Championnat, de l'installer et de le faire fonctionner correctement.

3 – Le poids du boîtier et de ses équipements est inclus dans le poids minimum de la voiture.

b) Caméra en cas d'incident

1 – Le concurrent doit installer dans sa voiture, pour toute la durée de l'Epreuve, une caméra telle que définie par la FIA.

2 – Il est de la responsabilité de chaque concurrent de se procurer le système de caméra et de l'installer dans le strict respect des instructions y afférentes.

equipped with the system. 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 additional sensors.

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

63. DELETED

64. DELETED

ACCIDENT DATA RECORDER, CAMERAS AND MARSHALLING SYSTEM

65. a) Accident Data Recorder (ADR).

1 – This unit must be used throughout the Championship by each competitor entered for the season. This unit must be installed in strict compliance with the relevant instructions and must work at all times during the Event.

2 – All competitors are themselves responsible for obtaining this system from the Championship Promoter, and for the correct installation and functioning thereof.

3 – The weight of the unit and its equipment is included in the minimum weight of the car.

b) Incident camera

1 – Throughout the event, the competitor has to have a camera, as specified by the FIA, installed in his car.

2 – It is the responsibility of each competitor to obtain the camera system and to install it in strict compliance with the relevant instructions.

3 – Le poids du système de caméra est inclus dans le poids minimum de la voiture.

4 – La caméra doit fonctionner dès lors que la voiture quitte son garage. Les officiels de la FIA peuvent récupérer l'enregistrement après toutes les séances d'essais et les courses. L'enregistrement ne peut être utilisé que par les officiels de la FIA.

c) Système d'enregistrement d'images par caméras embarquées

1 – Une voiture doit soit être équipée d'un système d'enregistrement d'images par caméras embarquées, soit être munie d'un lest équivalent lorsque le poids de cet équipement dépasse 5 kg.

2 – Le poids du système n'est pas inclus dans le poids minimum de la voiture défini à l'Annexe J.

d) "Marshalling system"

1 – L'utilisation de ce système pourra être imposé par la FIA aux concurrents engagés à la saison. Si tel est le cas, ce système devra être installé dans le strict respect des instructions y afférentes et devra fonctionner à tout moment pendant l'Epreuve.

2 – Il est de la responsabilité de tous les concurrents de se procurer le système auprès du Promoteur du Championnat, de l'installer et de le faire fonctionner correctement.

3 – Le poids du boîtier et de ses équipements est inclus dans le poids minimum de la voiture.

66. 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

67. La liste des combinaisons et des spécifications de pneumatiques autorisées sera publiée par la FIA au plus tard 2 semaines avant la 1ère Epreuve du Championnat.

La combinaison voiture-pneumatiques doit être présentée par chaque constructeur et/ou préparateur pour chacune de ses voitures lors des essais officiels ou par chaque équipe lors de chaque Epreuve du Championnat pour les concurrents course par course. Un seul changement de marque de pneumatiques sera autorisé par équipe 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 Comité GT.

LIMITATION DU NOMBRE DE PNEUMATIQUES PENDANT L'EPREUVE

68. 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.

3 – The weight of the camera system is included in the minimum weight of the car.

4 – The camera must work as soon as the car leaves its garage. The FIA officials may recover the footage after all practice sessions and races. The footage can be used only by the FIA officials.

c) On-board camera footage recording system

1 – A car must carry either an on-board camera footage recording system, or equivalent ballast when the weight of that equipment exceeds 5 kg.

2 – The weight of the system is not included in the minimum weight of the car defined by Appendix J.

d) Marshalling system

1 – This system may be imposed by the FIA on season competitors, in which case, this system must be installed in strict compliance with the relevant instructions and must work at all times during the Event.

2 – All competitors are themselves responsible for obtaining this system from the Championship Promoter, and for the correct installation and functioning thereof.

3 – The weight of the unit and its equipment is included in the minimum weight of the car.

66. 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

67. The list of the approved combinations and the tyre specifications will be published by the FIA at the latest 2 weeks prior to the first championship Event.

The car-tyre combination must be presented by each manufacturer and/or tuner for each of its cars at the official testing or, for race-by-race competitors, by each team at each Championship Event.

Only one change of tyre make will be authorised per team 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 Committee.

TYRE LIMITATION DURING THE EVENT

68. 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.

a) Tous les pneus pour temps sec qu'un concurrent prévoit d'utiliser pendant une Epreuve devront être marqués avant le début de la séance d'essais libres. Seuls les pneumatiques sans aucune sculpture sont admis comme pneus pour temps sec.

Pendant l'Epreuve, aucune voiture ne pourra utiliser plus de trois trains de pneus pour temps sec. Un train de pneus doit comprendre deux pneus avant et deux pneus arrière.

Des pneumatiques précédemment utilisés dans le Championnat pourront être remarqués, et donc comptabilisés dans le nombre de trains autorisés dans la mesure où ces pneumatiques précédemment utilisés sont identifiables par le système de traçabilité défini par la FIA. Ces pneumatiques devront avoir été préalablement authentifiés par leur fabricant avant leur présentation au marquage.

Un train supplémentaire de pneus marqués lors de la précédente épreuve du Championnat pourra être utilisé pour la première séance d'essais libres uniquement. Ces pneus devront avoir été enregistrés avec le même numéro de course et devront être présentés au fabricant de pneus pour validation et marquage avant d'être utilisés. Si un concurrent a manqué la précédente épreuve ou n'a pas de pneus appropriés à présenter, il perdra son droit d'utiliser ce train supplémentaire. Si, pour une raison quelconque, ce train supplémentaire ne peut pas être utilisé (séance d'essais libres déclarée humide, problème mécanique, accident, etc.), son utilisation ne pourra pas être reportée lors de la séance d'essais pré-qualificatifs.

b) Les pneus pluie ne peuvent être utilisés qu'une fois que la piste a été déclarée humide par le Directeur de Course/Directeur d'Epreuve pour la séance (essais libres et qualificatifs) 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. La retaille manuelle des pneus est interdite.

a) All the dry-weather tyres that a competitor intends to use during an Event must be marked before the start of the free practice session.

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

During the Event, no car may use more than three sets of dry-weather tyres. A set of tyres must comprise two front tyres and two rear tyres.

Tyres used previously in the Championship may be re-marked and thus counted among the number of sets authorised, insofar as these previously used tyres are identifiable via the traceability system defined by the FIA. These tyres must have been previously authenticated by their manufacturer before being presented for marking.

An additional set of tyres marked during the previous event of the Championship may be used for the first free practice session only. These tyres must have been registered with the same race number and must be presented to the tyre manufacturer prior to use for validation and marking. If a competitor has missed the previous event or has no suitable tyres to present, he will lose his right to use this additional set. If, for whatever reason, this additional set cannot be used (free practice session declared wet, mechanical problem, accident, etc...), it cannot be carried over to the second free practice session.

b) 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 and qualifying) 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. The hand cutting of tyres is forbidden.

c) Le contrôle des pneumatiques sera effectué selon un procédé défini par le Département Technique de la FIA. **c)** The control of the tyres will be carried out according to a process defined by the FIA Technical Department.

d) Toute écriture sur les pneus effectuée par les concurrents devra obligatoirement être de couleur blanche. **d)** Any writing on the tyres made by the competitors may only be of a white colour.

e) Pendant la course, seul un pneu défectueux peut être changé, mais l'Article 102 doit être respecté. Ce changement devra être notifié au Délégué Technique sous peine de sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion. Aucun changement de pilote ne pourra être effectué pendant cet arrêt. **e)** During the race, only a defective tyre may be changed, but Article 102 must be respected. This change must be notified to the Technical Delegate on pain of a sanction that may go as far as exclusion. No change of driver may be carried out during that stop.

69. 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. **69.** 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.

70. L'utilisation de tout dispositif de chauffage des pneus est interdite. **70.** The use of any heating tyre device is forbidden.

71. SUPPRIME

71. DELETED

PESAGE

WEIGHING

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

b) Pour que l'on puisse identifier 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. **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) 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 72 g), sauf si l'insuffisance de poids est due à la perte accidentelle d'une pièce de la voiture. **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 72 g), save where the deficiency in weight results from the accidental loss of a component of the car.

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

EQUILIBRE DES PERFORMANCES ET SPECIFICATIONS TECHNIQUES **ET BALANCE OF PERFORMANCE AND TECHNICAL SPECIFICATIONS**

73. A- COMPENSATION EN TEMPS

a) Une compensation en temps est attribuée aux voitures et aux pilotes terminant aux trois premières places d'une course comptant pour le Championnat en fonction du classement à l'arrivée et déterminée selon l'échelle ci-dessous. Cette compensation en temps est ajoutée à la durée minimale de l'arrêt au stand établie pour l'Epreuve suivante du Championnat.

La compensation en temps fera l'objet d'une liste spécifique qui sera établie par les officiels FIA après chaque Epreuve.

La compensation en temps correspondra à la compensation en temps la plus élevée entre celle attribuée à la voiture et celle attribuée à tout pilote engagé sur la voiture.

b) Echelle des compensations en temps attribuées à chaque voiture et aux pilotes pour chaque course :

1 ^{er}	+ 15 sec.
2 ^{ème}	+ 10 sec.
3 ^{ème}	+ 5 sec.

Les compensations en temps obtenues sur la base du classement de chaque course sont calculées pour obtenir la compensation en temps pour la course suivante

Cette compensation en temps sera appliquée uniquement à la course suivante et ne se cumule pas d'Epreuve en Epreuve.

B- EQUILIBRE DES PERFORMANCES ET SPECIFICATIONS TECHNIQUES

L'équilibre des performances et l'ajustement des spécifications techniques des voitures s'effectuent par et/ou sous le contrôle du Comité GT dont le but, les missions et les règles de fonctionnement sont décrits dans le règlement intérieur publié sur le site Internet de la FIA (www.fia.com).

Afin d'optimiser l'équilibre des performances, le Comité GT se réserve le droit d'adapter les éléments suivants pour chaque concurrent comme suit :

a) poids minimum de la voiture (Article 257A du Règlement Technique) Toute décision concernant le changement du poids minimum d'une voiture doit être notifiée par le Comité GT au concurrent au plus tard 48 heures avant le début de l'épreuve concernée, excepté pour les 2 premières Epreuves du Championnat : le Comité GT pourra notifier une décision concernant le changement du poids minimum d'une voiture entre la séance d'essais qualificatifs et la première course de l'Epreuve.

73. A- COMPENSATION TIMES

a) A compensation time will be allocated to cars and drivers 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 compensation time is added to the minimum pit stop duration set for the following Event in the Championship.

The compensation times will feature on a specific list which will be drawn up by the FIA officials after each Event.

The compensation time will correspond either to the compensation time allocated to the car or to that allocated to any driver entered in the car, whichever is the greater.

b) The scale of compensation time allocated to each car and to the drivers for each race is as follows:

1 st	+ 15 sec.
2 nd	+ 10 sec.
3 rd	+ 5 sec.

The compensation times allocated on the basis of the results of each race are calculated to obtain the compensation time for the following race.

This compensation time will be applied only for the following race, and does not accumulate from Event to Event.

B- BALANCE OF PERFORMANCE AND TECHNICAL SPECIFICATIONS

The balance of performance and adjustments to the technical specifications of the cars are carried out by and/or under the control of the GT Committee, of which the purpose, missions and operating rules are described in the internal regulations published on the FIA website (www.fia.com).

In order to maximise balance of performance, the GT Committee reserves the right to adjust the following for each competitor as follows:

a) minimum weight of the car (Article 257A - Technical Regulations); Any decision concerning the changing of the minimum weight of a car must be notified by the GT Committee to the competitor at the latest 48 hours before the start of the event concerned, except for the first 2 Events of the Championship: the GT Committee may notify a decision concerning the changing of the minimum weight of a car between the qualifying practice session and the first race of the Event.

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

Toute décision concernant le changement de la taille des brides à air doit être notifiée par le Comité au concurrent au plus tard 2 semaines avant la date de l'épreuve concernée.

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

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

- caractéristiques des pneumatiques ;
- poids et distribution des masses ;
- courbe de puissance ;
- traînée ;
- portance ;
- distribution de la portance ;
- 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.

C- SPECIFICATIONS TECHNIQUES

1) Toute demande de changement technique concernant la fiche d'homologation d'un véhicule peut être adressée au Comité selon le calendrier officiel qui est publié sur le site Internet de la FIA (www.fia.com) au plus tard le 1er janvier de chaque année.

2) Les concurrents devront présenter leurs voitures conformément aux spécifications techniques listées à la fin du présent règlement ainsi qu'à toute décision du Comité GT.

CONDITIONS GENERALES RELATIVES AUX VOITURES

74. 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 ;
- d)** de signaux provenant du "Marshalling system" décrit à l'Article 65.

Les transmetteurs de marqueurs de tours seront à batteries et, une fois en fonctionnement, devront être indépendants (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

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

Any decision concerning the changing of the size of the air restrictors must be notified by the Committee to the competitor at the latest 2 weeks before the date of the event concerned.

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

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

- the characteristics of the tyres;
- the weight and distribution of mass;
- the power curve;
- the drag;
- the lift;
- the lift distribution;
- 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.

C - TECHNICAL SPECIFICATIONS

1) Any request for a technical change concerning the homologation form of a vehicle may be sent to the Committee according to the official calendar, which is published on the FIA website (www.fia.com) at the latest on 1 January of each year.

2) The competitors must present their cars in conformity with the technical specifications listed at the end of the present regulations and with any decision taken by the GT Committee.

GENERAL CAR REQUIREMENTS

74. 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;
- d)** signals coming from the Marshalling system described in Article 65.

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

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. Tout signal automatique pour marquer l'entrée des stands est interdit ;

e) de communications verbales entre un pilote et son équipe par radio.

f) les radiations électromagnétiques seront interdites entre 2 et 2,7 GHz, sauf autorisation écrite de la FIA.

SECURITE GENERALE

75. 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.

76. 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.

77. 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.

78. Pendant les essais et les courses, les pilotes doivent uniquement utiliser la piste et respecter à tout moment les dispositions du Code relatives à la conduite sur circuit.

79. Un pilote qui abandonne sa voiture doit la laisser au point mort ou débrayée, avec le volant en place. Cette règle s'applique également lorsque la voiture est garée dans le Parc Fermé.

80. 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 149.

81. 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.

82. 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.

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;

Any automatic signal to mark the pit entry is forbidden;

e) verbal communication between a driver and his team by radio;

f) electromagnetic radiation between 2.0 and 2.7GHz is forbidden, save with the written consent of the FIA.

GENERAL SAFETY

75. 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.

76. 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.

77. 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.

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

79. A driver who abandons a car must leave it in neutral or with the clutch disengaged and with the steering wheel in place. This rule is also applicable when the car is parked in the Parc Fermé.

80. 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 149.

81. 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.

82. 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.

- 83.** Une voiture ne pourra à aucun moment effectuer une marche arrière dans la voie des stands par ses propres moyens.
- 84.** Pendant les périodes commençant 15 minutes avant et se terminant 5 minutes après chaque séance d'essais, ainsi que pendant la période comprise entre le début du tour de formation qui précède directement les courses 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 ;
 - 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.
- 85.** A tout moment en cours d'Epreuve, les pilotes ne sont autorisés à rejoindre la piste, y compris la voie des stands et la grille, qu'après avoir fait démarrer le moteur seuls et sans aide.
- 86.** 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. Un pilote entrant dans les stands ne peut défaire son harnais de sécurité qu'une fois que sa voiture s'est complètement arrêtée devant le stand.
- 87.** 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 pilotes 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'Epreuve, doit pouvoir retirer le casque, la tête étant en permanence maintenue en permanence en position neutre. En cas d'échec, le port d'un casque ouvert homologué sera exigé.
- 88.** Une vitesse limitée à 60 km/h sera imposée à tout moment pendant l'Epreuve 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 limitation.
- 89.** 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
- 83.** At no time may a car be reversed in the pit lane under its own power.
- 84.** 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 races 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) 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.
- 85.** At any time during an Event, a driver may join the track, including the pit lane and the grid, only after starting the engine alone and unaided.
- 86.** 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. A driver coming into the pits cannot unfasten his safety harness until his car is completely stopped in front of the pit.
- 87.** 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 driver 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 permanently maintained in a neutral position at any time. If this is impossible, the driver will be required to wear an open-face helmet.
- 88.** A speed limit of 60 kph will be enforced in the pit lane at any time during the Event. 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.
- 89.** 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.

dès qu'il peut le faire en toute sécurité.

90. 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'Epreuve de décider si le pilote doit s'arrêter en raison d'un feu défectueux. Dans le cas où la voiture serait arrêtée pour cette raison, elle pourra reprendre la course une fois l'anomalie réparée.

91. 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 admis dans la zone de signalisation pendant les essais et la course. La voie des stands (excepté durant le "pit walkabout"), le mur des stands et la grille de départ sont interdits aux personnes de moins de 16 ans.

92. 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.

93. 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.

94. 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

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

a) 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.

b) 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.

c) 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.

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

e) 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

90. 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 light is not working. Should a car be stopped in this way, it may re-join when the fault has been remedied.

91. 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 the signalling area during practice and the race.

People under 16 years of age are not allowed in the pit lane (except during the "pit walkabout"), on the pit wall or on the starting grid.

92. 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.

93. 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.

94. 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

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

a) 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.

b) 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.

c) 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.

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

e) 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

séances d'essais et les courses, les voitures ont le droit de se déplacer des zones de 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 95 d)) et/ou quand la course est suspendue.

f) 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).

g) 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.

h) A tout moment lorsque les voitures sont autorisées sur la piste :

- 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.).

Le rideau du stand/la porte du garage (côté voie des stands) doit rester entièrement ouvert(e).

- Les officiels devront avoir libre accès au stand.

- Aucun outil ni matériel ne pourra être laissé dans la zone de travail lorsqu'un arrêt au stand est terminé.

- Pendant l'Epreuve, les voitures doivent être garées dans les garages avec l'avant faisant face à la voie des stands, lorsqu'elles ne sont pas dans la voie des stands ou sur la piste.

A tout moment lorsque la voiture sort de son stand/garage et est prête à rejoindre la course, elle doit être poussée devant le stand et stationnée dans la zone de travail parallèlement à la voie des stands et le moteur doit être redémarré par le pilote seul.

CARBURANT

96. 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

97. SUPPRIME

98. Aucune intervention ne peut être réalisée sur la voiture dans la voie des stands et aucun changement de pilote ne peut avoir lieu tant que la voiture n'est pas totalement à l'arrêt dans la zone de travail qui lui a été attribuée et que son moteur n'est pas éteint. Sauf lorsqu'une intervention est réalisée sur la voiture, tout le personnel doit rester à l'intérieur du stand ou sur le mur des stands.

Le nombre de mécaniciens n'est pas limité lorsque la voiture est à l'intérieur du stand/garage.

99. Le personnel des équipes et l'équipement ne sont admis sur la voie des stands que lorsque la voiture fait l'objet d'une intervention (dans le respect

from their allocated working area to the fast lane only once the pit exit is open (except in case of Article 95 d)) and/or when a race is suspended.

f) 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).

g) 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.

h) At all times when the cars are allowed onto the track:
- 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.).

The pit curtain/garage door (pit lane side) must remain fully open.

- Officials shall have free access into the pit.

- No tools or equipment may be left on the working area once a pit stop is over.

- During the Event, the cars must be parked in the garage with the front to the pit lane when they are not in the pit lane or on the track.

At any time when the car exits its pit/garage and is ready to rejoin the race, it must be pushed in front of the pit/garage and parked on the working area parallel to the pit lane, and the engine must be restarted by the driver alone.

FUEL

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

ASSISTANCE IN THE PIT LANE AND REFUELLING

97. DELETED

98. No work can be carried out on the car in the pit lane and no change of driver can take place until the car has come to a complete stop at its designated working area and its engine is switched off. Except when work is being carried out on the car, all personnel must remain inside the pit or at the pit wall.

There is no limitation on the number of mechanics when the car is inside the pit/garage.

99. Team personnel and equipment are allowed in the pit lane only when work is being carried out on a car (respecting Article 102 and concerning the number and

de l'Article 102 en ce qui concerne le nombre et le type de personnel) et ils doivent évacuer la voie des stands dès que ce travail est achevé.

Aucun équipement ne doit se trouver dans la zone de travail avant que la voiture ne soit arrêtée devant son garage.

100. Aucune opération ne pourra être réalisée sur la voiture par plus de deux mécaniciens.

Aucun matériel autonome ne peut fonctionner sans son mécanicien. Un Directeur Sportif (le 3ème membre) peut se trouver devant la voiture et, sans intervenir, superviser les travaux des mécaniciens

101. LES RAVITAILLEMENTS EN CARBURANT sont interdits pendant les courses et 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 retiré des voitures durant ces périodes.

Pendant les séances d'essais libres, ils sont autorisés seulement dans le garage des équipes.

102. Les CHANGEMENTS DE PNEUS ne sont pas autorisés durant les essais qualificatifs et les courses à l'exception des situations suivantes :

- pneu défectueux (conformément à l'Article 68 e)),
- remplacement des pneus pour temps sec par des pneus pluie suite à un changement des conditions météorologiques (conformément à l'Article 68 b)).

Si applicable, ils peuvent être réalisés sur la voiture, dans les stands/la zone de travail de la voie des stands et parallèlement à la voie des stands.

1) Personnel autorisé dans la zone de travail de la voie des stands pour les changements de pneus :

- 1 Directeur Sportif.
- Deux mécaniciens au maximum clairement identifiables pendant toute la procédure (sans possibilité d'échanger leur dossard ou leur brassard) seront autorisés à effectuer toute opération nécessaire pour changer les pneumatiques, en utilisant uniquement un pistolet pneumatique ou une clé dynamométrique. Ces deux personnes pourront commencer ces opérations uniquement après l'arrêt de la voiture.

Elles :

- doivent amener et connecter le tuyau d'air aux vérins pneumatiques,
- ne doivent amener qu'une seule clé à chocs sur la zone de travail,
- doivent prendre les nouvelles roues et poser celles qui sont remplacées dans le stand,
- doivent porter en permanence les roues démontées lorsqu'elles sont en dehors des stands. Il est possible toutefois, afin de faciliter le changement des roues, de les poser sur le flanc près de la voiture,
- ne doivent pas les lancer ou les laisser tomber,
- doivent déconnecter les vérins pneumatiques et ramener le matériel dans le stand.
- Le pilote sortant de la voiture pourra aider le

type of personnel) and must withdraw as soon as the work is complete).

No equipment may be in the working area before the car has stopped in front of the garage.

100. No operation may be carried out on the car by more than two mechanics.

No autonomous equipment may operate without its mechanic. A team manager (the 3rd member) may stand at the front of the car and, without intervening, oversee the work of the mechanics.

101. REFUELLING is forbidden during the races and in the period between the start of the first qualifying session and the end of the second qualifying session. No fuel can be removed from the cars during these periods.

During the free practice sessions, it is allowed only in the teams' garages.

102. TYRE CHANGES are not authorised during the qualifying sessions and the races except in the following situations:

- a defective tyre (in accordance with Article 68 e)),
- switching between dry and wet-weather tyres following a change of weather conditions (in accordance with Article 68 b)).

When applicable, they may be carried out on the car in the pits/working area of the pit lane and parallel to the pit lane.

1) Personnel authorised in the pit lane working area for tyre changes:

- 1 Team Manager.
- 2 mechanics maximum, clearly identified for the whole procedure (having no possibility to swap their tabard or armband), are allowed to carry out any operations needed to change the tyres, using only one wheel gun or torque wrench. These two people may start these operations only after the car has stopped.

They must:

- bring and connect the air hose to the air jacks,
- bring only one gun onto the working area,
- take the new wheels and put the replaced ones inside the pit,
- carry permanently the detached wheels when they are outside the pit. However, in order to facilitate the wheel changes, it is possible to lay them flat on the ground near the car,
- not throw the wheels or drop them,
- disconnect the air jacks and take the equipment back inside the pit.
- The driver exiting the car may assist the driver

pilote le remplaçant.

- Tous les autres membres de l'équipe qui pourraient se trouver dans la zone de travail ("voie de travail", Article 107) seront considérés comme des mécaniciens et travaillant sur la voiture, tout comme un pilote s'il effectue un travail sur la voiture.
 - 1 technicien "pneus" et 1 technicien "freins" externes à l'équipe pourront, sans intervenir ou travailler sur la voiture, procéder à des vérifications visuelles exclusivement. Ils porteront un dossard ou un brassard de couleur spécifique.
- 2) La voiture ne peut quitter le stand que lorsque les mécaniciens chargés du changement des roues et le matériel ne sont plus dans la zone de travail.

103. D'AUTRES OPERATIONS peuvent être réalisées sur la voiture et lorsque les mécaniciens chargés du changement des roues conformément à l'Article 102 et le matériel ne sont plus dans la zone de travail. Ces opérations doivent être réalisées dans les stands/la zone de travail de la voie des stands et parallèlement à la voie des stands.

1) Personnel autorisé dans la zone de travail de la voie des stands pour la maintenance, les réparations et les changements de pilotes :

- 1 Directeur Sportif.
- 2 mécaniciens maximum pour effectuer les opérations d'entretien, de complément de liquides (autres que le carburant), les réparations ou quelque autre opération que ce soit (autre que le changement des pneumatiques).
- Le pilote sortant de la voiture pourra aider le pilote le remplaçant.
- Tous les autres membres de l'équipe qui pourraient se trouver dans la zone de travail ("voie de travail", Article 95) seront considérés comme des mécaniciens et travaillant sur la voiture, tout comme un pilote s'il effectue un travail sur la voiture.
- 1 technicien "pneus" et 1 technicien "freins" externes à l'équipe pourront, sans intervenir ou travailler sur la voiture, procéder à des vérifications visuelles exclusivement. Ils porteront un dossard ou un brassard de couleur spécifique.

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

105. Durant tout arrêt aux stands, quelle qu'en soit la raison, 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.

106. Toute infraction aux dispositions du Code ou du présent Règlement Sportif relatives à l'assistance dans la voie des stands et au ravitaillement entraînera des pénalités à la discrétion des Commissaires Sportifs et pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'Epreuve de la voiture et du/des

replacing him.

- Any other team members standing in the working area ('working lane', Article 107) will be considered as mechanics and working on the car, as will a driver if he performs any work on the car.
 - 1 'tyre' technician and 1 'brake' technician external to the team may, without intervening or working on the car, proceed to conduct visual checks exclusively. They will wear a tabard or an armband of a specific colour.
- 2) The car cannot leave the pit until the mechanics in charge of the wheel changes and the equipment are no longer in the working area.

103. OTHER OPERATIONS may be carried out on the car and when the mechanics in charge of the wheel changes according to Article 102 and their equipment are no longer in the working area. These operations must be carried out in the pits/working area of the pit lane and parallel to the pit lane.

1) Personnel authorised in the pit lane working area for maintenance, repairs and driver changes:

- 1 Team Manager
- A maximum of 2 mechanics carrying out maintenance operations, topping up liquids (other than fuel), making repairs or any other operation whatsoever (other than tyre changes).
- The driver exiting the car may assist the driver replacing him.
- Any other team members standing in the working area ('working lane', Article 95) will be considered as mechanics and working on the car, as will a driver if he performs any work on the car.
- 1 'tyre' technician and 1 'brake' technician external to the team may, without intervening or working on the car, proceed to conduct visual checks exclusively. They will wear a tabard or an armband of a specific colour.

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

105. During any pit stop, whatever the reason, 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.

106. Any breach of the provisions of the Code or these Sporting Regulations relating to pit lane assistance and refuelling will entail penalties at the Stewards' discretion up to 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

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.

carry out all the work and controls necessary in the pit lane.

REPLACEMENT DE PIÈCES MÉCANIQUES

REPLACEMENT OF MECHANICAL PARTS

107. 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.

107. 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.

ESSAIS PRIVÉS, OFFICIELS ET D'ÉQUILIBRE DE PERFORMANCES

PRIVATE, OFFICIAL AND BALANCE OF PERFORMANCE TESTING SESSIONS

108. a) Une ou plusieurs séance(s) d'essais officielle(s) pourra(ont) être organisée(s) par le Promoteur du Championnat en coordination avec la FIA. Une voiture minimum par équipe devra être présente à chaque séance d'essais.

b) Des séances d'essais d'équilibre de performances pourront être organisées par le Promoteur sous la supervision du Comité GT.

Ces séances d'essais sont destinées à définir les performances des voitures engagées au Championnat.

Tout constructeur ou préparateur régulièrement engagé auprès de la FIA doit obligatoirement présenter, lors de chaque séance, une voiture de chaque modèle dans la configuration dans laquelle il entend participer au Championnat (y compris la combinaison voiture-pneumatiques).

Ces voitures doivent avoir été préalablement homologuées par la FIA.

108. a) One or more official testing sessions may be organised by the Promoter of the Championship in coordination with the FIA. A minimum of one car per team must be present at each testing session.

b) Balance of performance testing sessions may be organised by the Promoter under the supervision of the GT Committee.

The purpose of these testing sessions is to define the performance of the cars entered in the Championship.

Any manufacturer or tuner properly entered with the FIA is obliged to present, in each session, one car of each model in the configuration in which it is intended to take part in the Championship (including the car-tyre combination).

These cars must have been homologated beforehand by the FIA.

Toute non-participation à toute séance entraînera un handicap de performance de 50 kg pour chaque voiture du modèle concerné lors de sa première participation.

Failure to attend any session will entail a performance handicap of 50 kg for each car of the model concerned at its first participation.

109. Par essai privé, s'entend tout essai réalisé par une équipe avec des voitures de course de grand tourisme homologuées par la FIA. Les essais privés sont interdits sur tout circuit accueillant une Epreuve du Championnat à compter de 7 jours avant le début de la première Epreuve du Championnat et jusqu'à la date prévue pour l'Epreuve.

La participation à d'autres Epreuves de course et les activités promotionnelles avec des voitures routières ne sont pas considérées comme des essais privés. Les équipes doivent cependant informer la FIA au moins 48 heures avant les activités promotionnelles. La FIA se réserve le droit de contrôler ces voitures.

109. Private testing means any testing carried out by a team with grand touring racing cars homologated by the FIA. Private testing on any circuit which will host a Championship event is forbidden as from 7 days before the beginning of the 1st Championship Event and until the date scheduled for the Event.

Participation in other racing events and promotional activities with road cars are not considered as private testing. Nevertheless, teams must inform the FIA at least 48 hours before promotional activities. The FIA reserves the right to check any such car.

ESSAIS LIBRES ET QUALIFICATIFS

FREE PRACTICE, QUALIFYING PRACTICE

110. 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.

110. 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.

111. La liste des concurrents admissibles à l'Epreuve doit être publiée par le Collège des Commissaires Sportifs 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.

112. 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.

113. 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.

114. Il y aura deux séances d'essais qualificatifs de 20 minutes, (pour chaque Groupe – voir Article 52), séparées par un intervalle de 10 minutes. Chaque pilote ne doit participer qu'à une seule de ces séances.

115. 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 48.

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 position dangereuse en la conduisant, il est du devoir des commissaires de piste de lui prêter assistance soit en la poussant, soit avec les moyens techniques.

Le pilote peut rejoindre la séance avec l'aide des commissaires de piste excepté pendant la séance d'essais qualificatifs.

Excepté pendant la séance d'essais qualificatifs, la voiture peut également être dégagée grâce à une aide différente de celle des commissaires de piste (c'est-à-dire tout équipement, ex. : tracteur, etc.) et continuer la séance.

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

112. 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.

113. 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.

114. There will be two 20-minute qualifying practice sessions (for each Group – see Article 52), separated by an interval of 10 minutes.

Each driver must compete in one session only.

115. 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 48 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 the marshals to assist him either by pushing or with technical equipment.

The driver may rejoin the session with the assistance of the marshals except during the qualifying practice session.

Except during qualifying practice, the car may also be moved with help other than that of the marshals (i.e. any equipment, e.g. tractor, etc.) and rejoin the session.

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'Art. 115.

116. 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.

117. 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 acceptée.

118. 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.

119. 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 124.

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 124. Les pilotes dont la catégorisation est la moins élevée parmi celles définies à l'Article 38 c), 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

120. Au cas où il s'avérerait nécessaire d'arrêter les essais 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 d'Epreuve ou le Directeur de Course ordonnera qu'un drapeau rouge soit déployé et que

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 115.

116. 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.

117. 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.

118. 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.

119. 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 124.

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 124.

The drivers with the lowest categorisation among those defined in Article 38 c) 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

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

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 leurs stands, sans se dépasser.

Le Directeur d'Epreuve ou le Directeur de Course pourront prévoir que les voitures se rendent directement au Parc Fermé dans le cas où la seconde séance d'essais qualificatifs est arrêtée. Ceci sera affiché sur les moniteurs de chronométrage.

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

121. Pendant l'Epreuve, un minimum de trois et un maximum de six pilotes et/ou représentants 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.

122. Les pilotes ayant réalisé les trois meilleurs temps dans chacune des deux séances d'essais qualificatifs devront participer à la Conférence de Presse prévue après la séance d'essais qualificatifs à l'heure indiquée dans l'horaire détaillé de l'Epreuve. Une amende de 1000 € sera infligée à tout concurrent absent sauf en cas de force majeure reconnu comme tel par les Commissaires Sportifs.

LA GRILLE

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

124. 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. 114. Si deux ou plusieurs voitures obtenaient le même temps, la priorité serait donnée à celle qui l'a obtenu la première.

125. La "pole position" sera la position de la grille qui était celle de la "pole position" l'année précédente ou, sur un nouveau circuit, celle qui a été désignée comme telle sur la Licence de Circuit FIA.

126. 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

shown at all the marshals' posts.

When the red flag is deployed, all cars shall immediately reduce speed and proceed slowly back to their pits, with no overtaking.

The Race Director or the Clerk of the Course may arrange for the cars to go directly to the Parc Fermé if the second qualifying practice session is stopped. This will be displayed on the monitors.

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

121. 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.

122. The drivers having set the three best times in each of the two qualifying sessions 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 except in case of force majeure recognised as such by the Stewards.

THE GRID

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

124. 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. 114. Should two or more cars have set identical times, priority will be given to the one which set it first.

125. The pole position will be 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 Circuit Licence.

126. 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

Commissaires Sportifs pourront également autoriser tout pilote ayant réalisé un temps au tour dépassant cette limite lors d'une précédente séance d'essais libres à prendre le départ de la course.

Si plusieurs pilotes 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.

127. 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 d'Epreuve ou le Délégué Technique au plus vite et, dans tous les cas, au plus tard 45 minutes avant le départ de chaque course.

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

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

129. Toute voiture n'ayant pas pris sa place sur la grille au moment où le signal 5 minutes est montré ne sera plus autorisée à le faire et devra partir des stands.

BRIEFING

130. 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 convenu avec les Commissaires Sportifs de l'Epreuve. Les pilotes et les représentants des concurrents seront informés en conséquence.

PROCEDURE DE DEPART

131. Au minimum 20 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.

exceeding this limit in a previous free practice session to take the start.

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.

127. 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 45 minutes before the start of each race.

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

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

129. 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

130. 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 of the Meeting. The drivers and the competitors' representatives will be informed accordingly.

STARTING PROCEDURE

131. A minimum of 20 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.

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

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

134. 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 141.

Une pénalité de passage par la voie des stands sera imposée à tout pilote dont la voiture n'avait pas toutes les roues complètement montées au signal cinq minutes.

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 avant que le signal 15 secondes ne soit donné en emportant tout le matériel avec eux.

135. 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

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

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

134. 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 141.

A drive-through penalty will be imposed on any driver whose car did not have all its wheels fully fitted at the five-minute signal.

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 by the time the 15-second signal is given, taking all equipment with them.

135. 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 delayed in this way, and who is unable to re-

rétablir l'ordre de départ initial. Tout pilote retardé de la sorte et n'étant pas en mesure de rétablir l'ordre de départ initial avant de franchir la première ligne de la Voiture de Sécurité, doit entrer dans la voie des stands et prendre le départ depuis la fin de la voie des stands.

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 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 de passage par la voie des stands 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.

136. 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'auront 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.

137. 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.

138. Le départ consistera en un départ lancé tel que décrit dans le Code. 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.

establish the original starting order before he reaches the first Safety Car Line, must enter the pit lane and start from the end of the pit lane.

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, 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 drive-through 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.

136. 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.

137. 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 from the prescribed speed (between 70 and 90 kph) before the start is given will result in a Stop & Go penalty. During the formation lap the red light will be on. No car may overtake another one before the starting signal is given.

138. The start will be a rolling start as described in the Code. 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.

139. 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 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.

140. Une pénalité sera infligée pour tout faux départ signalé par les juges de départ, les juges de fait, le Directeur d'Epreuve ou le Starter.

141. 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 134 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 148 s'appliquera.

142. 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

143. Toute consigne d'équipe interférant avec le résultat d'une course est interdite.

144. 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 149).

145. 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

139. 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 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.

140. A penalty will be imposed for a false start if so reported by start line judges, judges of fact, the Race Director or the Starter.

141. 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 134 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 148 will apply.

142. 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

143. Team orders which interfere with a race result are prohibited.

144. A race will not be stopped in the event of rain unless the circuit is blocked or it is dangerous to continue (see Article 149).

145. 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

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 exclue du classement de la course.

146. 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.

ARRETS AUX STANDS OBLIGATOIRES

147. a) 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 une circulaire 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 boucle de chronométrage située à l'entrée de la voie des stands entre la 25ème et la 35ème minutes de course respectivement, soit au-delà de 25 min. 00 sec. 000 et avant 34 min. 59 sec. 999 écoulées depuis le départ de la course.

b) Les pénalités de "Stop & Go" suivantes pourront être infligées en cas de violation de l'Article 147 a) :

1. Temps entre les deux boucles de chronométrage de la voie des stands inférieur au temps de référence (Article 147 a)) :

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 147 a)) :

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

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 excluded from the results of the race.

146. 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.

MANDATORY PIT STOPS

147. a) 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 circular 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 lane entry timing loop between the 25th and 35th minutes respectively of the race (not before _25m.00s.000 and not after 34m.59s.999). These times will be counted from the start of the race.

b) The following Stop & Go Penalties can be applied if there is a breach of Article 147 a):

1. Time between the two pit lane timing loops under the published time (Article 147 a)):

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 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 147 a)):

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

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).

2) and 3) and a time penalty of at least 30 seconds plus the original Stop & Go penalty in cases 1) and 4).

VOITURE DE SECURITE

148. Se reporter à l'Article 2.9 de l'Annexe H.

SAFETY CAR

148. Refer to Article 2.9 of Appendix H.

SUSPENSION DE LA COURSE

149. 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 de suspension de la course est 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.

Une fois la piste dégagée, les voitures seront 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.

149. 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 suspension 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.

When the track is cleared, the cars 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.

Pendant la suspension de la course :

- la longueur de la suspension de la course sera ajoutée au temps restant pour la course de Championnat uniquement, sauf dérogation expresse par le Collège des Commissaires Sportifs;

- 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 45) 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 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

Whilst the race is suspended:

- the length of the race suspension will be added to the remaining time for the Championship race only, unless a special dispensation is granted by the Panel of the Stewards;

- 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 45) 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.

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,

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

150. 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.

Une pénalité de passage par la voie des stands sera imposée à tout pilote dont la voiture n'avait pas toutes les roues complètement montées au signal cinq minutes.

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.

Tout pilote se trouvant dans l'impossibilité de prendre le départ de ce tour doit 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 équipes 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

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

150. 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.

A drive-through penalty will be imposed on any driver whose car did not have all its wheels fully fitted at the five-minute signal.

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.

Any driver who is unable to start this 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

capables de quitter la grille l'auront 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.

La course reprendra derrière la Voiture de Sécurité 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 45 a) 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 2.9 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

151. 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.

152. Si le signal de fin de course est donné pour quelque raison que ce soit (autre que celles prévues par l'Article 149) avant que le temps prescrit ne soit

of the marshals.

The race will be resumed behind the Safety Car 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 45 a) 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 2.9 of 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

151. 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.

152. Should for any reason (other than under Article 149) the end-of-race signal be given before the scheduled time has elapsed, the race will be deemed to

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

153. Après avoir reçu le signal de fin de course, toutes les voitures classées 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 vers le Parc Fermé.

PARC FERME

154. 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.

155. 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.

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

CLASSEMENT

157. 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.

158. 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.

159. 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.

160. Le classement général officiel sera publié après la course. Ces classements seront les seuls valables, sous réserve des modifications qui

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

153. After receiving the end-of-race signal, all classified 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

154. 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.

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

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

CLASSIFICATION

157. 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.

158. 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.

159. 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.

160. The official overall classification will be published after the race. These will be the only valid results, subject to any amendments which may be made under

pourraient y être introduites en vertu du Code et du présent Règlement Sportif. the Code and these Sporting Regulations.

CEREMONIE DE PODIUM

161. La cérémonie de podium aura lieu après la course du Championnat conformément au règlement de la FIA et selon les instructions du Promoteur du Championnat.

TROPHEES

162. Les trophées suivants seront présentés lors des cérémonies de podium qui auront lieu après chaque course :

- les équipages classés 1^{er}, 2^{ème} et 3^{ème}
- le représentant de l'équipe gagnante.

Les trophées, qui doivent être en forme de coupes traditionnelles, devront porter :

- a) le logo officiel du Championnat d'Europe GT3 de la FIA
- b) le nom du circuit et la date de l'Epreuve
- c) la position de l'équipage

Les trophées doivent être d'une conception telle qu'ils puissent être manipulés et transportés sans dommage.

163. Les pilotes finissant chaque course en 1ère, 2ème et 3ème positions, ainsi qu'un représentant de l'équipe victorieuse, doivent participer à la cérémonie de remise des prix sur le podium telle que spécifiée dans l'horaire détaillé de l'Epreuve 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. Une amende de 1000 euros sera infligée à tout concurrent absent sauf en cas de force majeure reconnu comme tel par les Commissaires Sportifs.

PODIUM CEREMONY

161. The Podium Ceremony will take place after the Championship race in accordance with the FIA regulations and following the instructions of the Championship Promoter.

TROPHIES

162. The following trophies will be presented during the podium ceremonies which will take place after each race:

- the crews classified 1st, 2nd and 3rd
- a representative of the winning team.

The trophies, which must be in the form of traditional cups, must show:

- a) the FIA GT3 European Championship official logo
- b) the name of the circuit and the date of the Event
- c) the crew's position.

Trophies must be of a design that is capable of being handled and transported without damage.

163. The drivers finishing each race in 1st, 2nd and 3rd positions, and a representative of the winning team, must attend the prize-giving ceremony on the podium as specified in the detailed timetable of the event, 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. A fine of 1000 euros will be imposed on any competitor who is absent except in case of "force majeure" recognised as such by the Stewards.

ANNEXE 1

APPENDIX 1

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,
 - 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,
 - local des vérifications sportives,
 - 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 supplémentaires 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,
 - 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,
 - sporting checks,
 - scrutineering, flat area and weighing
 - Parc Fermé,
 - drivers' and competitors' briefing,
 - official notice board,
 - winners' press conference.
9. List of any supplementary 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 Presse,
 5. Délégué Médical,
 6. Chronométrateur en chef,
- Et, le cas échéant, Observateur(s), Assistant(s),
Délégué Sécurité, conducteur de Voiture de Sécurité.

PARTIE C – HORAIRE DETAILLE

PART B (Reserved for the FIA)

1. FIA Stewards,
 2. Race Director,
 3. Technical Delegate,
 4. Press delegate,
 5. Medical delegate,
 6. Chief timekeeper,
- and, if appropriate, Observer(s), Assistant(s), Safety
Delegate, Safety Car driver.

PART C – DETAILED TIMETABLE

ANNEXE 2 / APPENDIX 2

**FORMULAIRE D'ENGAGEMENT AU CHAMPIONNAT D'EUROPE GT3 DE LA FIA 2011
ENTRY FORM FOR THE 2011 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**