

CHAMPIONNAT DU MONDE DES VOITURES DE TOURISME DE LA FIA FIA WORLD TOURING CAR CHAMPIONSHIP

INDEX DES PAGES		CONTENTS	
PREAMBULE	2	FOREWORD	2
REGLEMENT	2	REGULATIONS	2
OBLIGATIONS GENERALES	2	GENERAL UNDERTAKING	2
CONDITIONS GENERALES	2-3	GENERAL CONDITIONS	2-3
LICENCES	3	LICENCES	3
EPREUVES DU CHAMPIONNAT	3-4	CHAMPIONSHIP EVENTS	3-4
CHAMPIONNAT DU MONDE	4-5	WORLD CHAMPIONSHIP	4-5
EX ÆQUO	5	DEAD HEAT	5
PROMOTEUR	5	PROMOTER	5
ORGANISATION DES EPREUVES	5-6	ORGANISATION OF EVENTS	5-6
ASSURANCE	6	INSURANCE	6
DELEGUES FIA	6	FIA DELEGATES	6
OFFICIELS	7	OFFICIALS	7
CANDIDATURES DES CONCURRENTS	7-9	COMPETITORS' APPLICATIONS	7-9
LAISSEZ-PASSER	9	PASSES	9
INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS	9	INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS	9
INCIDENTS	9-11	INCIDENTS	9-11
RECLAMATIONS	11	PROTESTS	11
SANCTIONS	11	SANCTIONS	11
CHANGEMENTS DE PILOTE	11	CHANGES OF DRIVER	11
CHRONOMETRAGE	11	TIMEKEEPING	11
CONDUITE	11	DRIVING	11
NOMBRE DE VOITURES ADMISES À PARTICIPER	11-12	NUMBER OF CARS ALLOWED TO PARTICIPATE	11-12
NUMEROS DE COURSE ET NOM DE LA VOITURE	12	RACE NUMBERS AND NAME OF CAR	12
VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES	12-15	ADMINISTRATIVE CHECKS AND SCRUTINEERING	12-15
LIMITATION DU NOMBRE DE PNEUMATIQUES PENDANT L'EPREUVE	15-17	TYRE LIMITATION DURING THE EVENT	15-17
LIMITATION DU NOMBRE DE MOTEURS PENDANT L'EPREUVE	17-19	LIMITATION OF THE NUMBER OF ENGINES DURING THE EVENT	17-19
PESAGE	19-20	WEIGHING	19-20
POIDS DE COMPENSATION	20-22	COMPENSATION WEIGHT	20-22
AJUSTEMENT DES PERFORMANCES ET SPECIFICATIONS TECHNIQUES	22-23	ADJUSTMENT OF PERFORMANCES AND TECHNICAL SPECIFICATIONS	22-23
VEHICULES	23	VEHICLES	23
CONDITIONS GENERALES RELATIVES AUX VOITURES	23	GENERAL CAR REQUIREMENTS	23
SECURITE GENERALE	24-26	GENERAL SAFETY	24-26
VOIE DES STANDS	26-27	PIT LANE	26-27
CARBURANT, RAVITAILLEMENT ET ASSISTANCE DANS LES STANDS	27-28	FUEL, REFUELLING AND PIT ASSISTANCE	27-28
ESSAIS LIBRES, ESSAIS QUALIFICATIFS ET WARM-UP	28-31	FREE PRACTICE, QUALIFYING AND WARM-UP	28-31
ARRET DES ESSAIS	31	STOPPING THE PRACTICE	31
LA GRILLE	31-33	THE GRID	31-33
BRIEFING	33	BRIEFING	33
PROCEDURE DE DEPART	33-38	STARTING PROCEDURE	33-38
LA COURSE	38	THE RACE	38
VOITURE DE SECURITE	38	SAFETY CAR	38
SUSPENSION DE LA COURSE	39-40	SUSPENDING A RACE	39-40
REPRISE DE LA COURSE	40-41	RESUMING A RACE	40-41
ARRIVEE	41-42	FINISH	41-42
PARC FERME	42-43	PARC FERME	42-43
CLASSEMENT	43	CLASSIFICATION	43
CEREMONIE DE PODIUM	43-44	PODIUM CEREMONIES	43-44
ANNEXE 1	45	APPENDIX 1	45
ANNEXE 2	46-47	APPENDIX 2	46-47
ANNEXE 3	48	APPENDIX 3	48

PREAMBULE

La FIA organise le Championnat du Monde des Voitures de Tourisme de la FIA (désigné ci-après « le Championnat ») réservé aux Voitures Super 2000 et aux Voitures Diesel 2000, qui est la propriété de la FIA. Le Championnat comprend un titre de Pilote Champion du Monde des Voitures de Tourisme de la FIA et un titre de Constructeur Champion du Monde des Voitures de Tourisme de la FIA.

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, ainsi que le présent Règlement Sportif spécifique au Championnat.

Certains aspects relevant de l'application du règlement du Championnat ont été confiés au Comité Eligibilité et Homologation des voitures de tourisme (désigné ci-après le Comité TC) institué par le Conseil Mondial du Sport Automobile lors de sa réunion du 11 décembre 2009.

REGLEMENT

1. Le texte final du présent Règlement Sportif est la version anglaise à laquelle il sera fait référence en cas de controverse portant sur l'interprétation des règles. Dans ce document, les intitulés sont énoncés aux seules fins 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 et il remplace tous les précédents Règlements Sportifs du Championnat du Monde des Voitures de Tourisme.

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, y compris les ajouts ou modifications, du Code Sportif International (le Code), les Prescriptions Générales relatives aux Circuits, le Règlement Technique et le présent Règlement Sportif.

CONDITIONS GENERALES

4. Il incombera au concurrent de faire en sorte que toutes les personnes concernées par son engagement observent toutes 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 d'une Epreuve, la personne responsable d'une voiture engagée sera chargée de s'assurer, au même titre

FOREWORD

The FIA will organise the FIA World Touring Car Championship (hereinafter "the Championship"), reserved for Super 2000 Cars and Diesel 2000 cars, which is the property of the FIA. The Championship comprises one title of FIA World Touring Car Champion for Drivers and one title of FIA World Touring Car Champion for Manufacturers.

The Championship is governed by the FIA International Sporting Code (hereinafter "the Code") (including Appendix J) and its appendices, the Circuit General Prescriptions, and the present Sporting Regulations specific to the Championship.

Certain aspects relating to the regulations of the Championship have been entrusted to the Eligibility and Homologation Committee for touring cars (hereinafter the TC 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 1st January of each year, and replace all previous World Touring Car Championship Sporting Regulations.

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 International Sporting Code (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

que le concurrent, de façon conjointe ou individuelle, que les différentes dispositions sont observées.

5. Tout concurrent devra s'assurer que sa voiture correspond aux conditions de conformité et de sécurité pendant toute la durée de l'Epreuve.

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

7. A tout moment, toutes les personnes concernées de quelque façon que ce soit par une voiture engagée ou se trouvant pour toute autre raison dans le paddock, la voie des stands ou sur la piste, devront porter un laissez-passer approprié.

LICENCES

8. Tous les pilotes, concurrents et officiels participant au Championnat doivent être titulaires d'une licence en cours de validité (licence internationale FIA pour Pilotes de degré B au minimum) et, si nécessaire, d'une licence et/ou autorisation en cours de validité délivrée par leur ASN.

EPREUVES DU CHAMPIONNAT

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

10. a) Les Epreuves sont réservées aux Voitures Super 2000 et aux Voitures Diesel 2000, telles que définies dans le Règlement Technique applicable (Articles 263 et 263 D de l'Annexe J).

b) Les voitures conformes au règlement technique d'un Championnat national (ou n'étant pas à 100 % conformes à l'Annexe J) pourront être acceptées par le Comité TC en plus des voitures Super 2000 et Diesel 2000 dans la limite des places disponibles (cf. Annexe O) et sous réserve qu'elles soient entièrement assimilables aux Voitures de Tourisme telles qu'acceptées par la FIA et/ou le Comité TC et conformes aux spécifications de la FIA en matière de sécurité.

Ces voitures ne marqueront pas de points pour les titres du Championnat du Monde des Voitures de Tourisme de la FIA.

c) Les voitures équipées de moteurs 1.6 turbo conformément à la réglementation technique FIA 2011 pourront être acceptées sous condition par le Comité TC. Ces voitures ne marqueront pas de points pour les titres du Championnat du Monde des Voitures de Tourisme de la FIA.

11. Excepté dans des circonstances exceptionnelles, le Championnat sera constitué de deux courses par Epreuve avec une distance d'approximativement 50 km par course. Le drapeau à damier sera présenté à la voiture en tête quand elle

competitor for ensuring that the requirements are observed.

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

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

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

LICENCES

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

CHAMPIONSHIP EVENTS

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

10. a) Events are reserved for Super 2000 and Diesel 2000 cars as defined by the applicable Technical Regulations (Articles 263 and 263 D of Appendix J).

b) In addition to the Super 2000 and Diesel 2000 cars, cars in compliance with the technical regulations of a national Championship (or not 100% in compliance with Appendix J) may be accepted by the TC Committee within the limits of the places available (see Appendix O), provided that they are entirely comparable to Touring Cars as accepted by the FIA and/or by the TC Committee and comply with the FIA safety specifications.

These cars will not score points for the FIA World Touring Car Championship titles.

c) Cars fitted with 1.6 turbo engines complying with the 2011 FIA Technical Regulations may be conditionally accepted by the TC Committee.

These cars will not score points for the FIA World Touring Car Championship titles.

11. Save in exceptional circumstances, the Championship will be made up of two races per meeting with a distance of approximately 50 km per race. The leader will be shown the chequered flag when he crosses the control line (the Line) at the end

aura franchi la ligne de contrôle (la Ligne), à la fin du tour pendant lequel la distance prévue aura été couverte. La Ligne consiste en une ligne unique traversant la piste et la voie de stands.

12. Le nombre maximum des Epreuves du Championnat est fixé à 12.

13. La liste définitive des Epreuves est publiée par la FIA avant le 1^{er} janvier 2010.

14. Une Epreuve annulée sans préavis écrit envoyé au moins trois mois à l'avance à la FIA ne sera pas prise en considération pour être inscrite au Championnat de l'année suivante, à moins que la FIA n'estime que l'annulation résulte d'un cas de force majeure.

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

CHAMPIONNAT DU MONDE

16. a) Le titre de Pilote Champion du Monde des Voitures de Tourisme de la FIA sera attribué au pilote ayant totalisé le plus grand nombre de points, en prenant en considération l'ensemble des résultats obtenus au cours de toutes les Epreuves qui auront effectivement eu lieu.

b) Le titre de Constructeur Champion du Monde des Voitures de Tourisme de la FIA sera attribué au constructeur ayant totalisé le plus grand nombre de points, en prenant en considération l'ensemble des résultats obtenus par les deux meilleures voitures classées par constructeur au cours de toutes les Epreuves qui auront effectivement eu lieu. Toutes les autres voitures de ce même constructeur seront invisibles pour ce qui est de l'attribution des points.

17. Pour tous les titres, les points seront attribués pour chaque course lors de chaque Epreuve 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

Tous les résultats obtenus au cours de la saison compteront pour le classement final.

18. Si une course est suspendue conformément à l'Article 152, sans pouvoir être reprise conformément à l'Article 153, aucun point ne sera attribué si le pilote de tête a effectué moins de deux tours, la moitié des points sera attribuée si le pilote de tête a effectué plus de deux tours mais moins de 75% de la distance

of the lap during which the prescribed distance is completed. The Line is a single line which crosses both the track and the pit lane.

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

13. The definitive list of Events is published by the FIA before 1st January 2010.

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.

WORLD CHAMPIONSHIP

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

b) The FIA World Touring Car Champion Manufacturers' title will be awarded to the Manufacturer which has scored the highest number of points, taking into account all the results obtained by the best two cars classified per manufacturer during the Events which have actually taken place. All the other cars of that same manufacturer will be invisible as far as scoring points is concerned.

17. Points for all titles will be awarded for each race at each Event according to the following scale:

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

All the results obtained during the season will count for the final classifications.

18. If a race is suspended under Article 152, and cannot be resumed under Article 153, no points will be awarded if the leader has completed less than two laps, half points will be awarded if the leader has completed more than two laps but less than 75% of the original race distance, and full points will be

prévue à l'origine pour la course et la totalité des points sera attribuée si le pilote de tête a effectué plus de 75% de la distance prévue à l'origine pour la course.

- 19. a)** Un représentant du constructeur vainqueur du Championnat pour Constructeurs doit être présent lors de la cérémonie annuelle de Remise des Prix de la FIA.
- b)** Les pilotes classés premier, deuxième et troisième au Championnat pour Pilotes devront être présents lors de la cérémonie annuelle de Remise des Prix de la FIA.
- c)** Tous les concurrents devront faire tout ce qui est en leur pouvoir afin de garantir que leurs pilotes respecteront bien cette obligation. Tout pilote et/ou concurrent absent, excepté en cas de force majeure, sera pénalisé d'une amende de dix mille euros.

EX AEQUO

20. La totalité des points prévus à l'Article 17 du présent règlement sera attribuée de manière égale aux pilotes et aux constructeurs classés ex æquo.

21. Si deux ou plusieurs pilotes et/ou constructeurs 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 le même, au titulaire du plus grand nombre de secondes places,
- c)** si le nombre de secondes places est le même, au titulaire du plus grand nombre de troisièmes places, et ainsi de suite jusqu'à ce qu'un vainqueur se dégage.

Si cette procédure ne permet pas d'établir un classement, la FIA désignera le vainqueur en fonction de critères qu'elle jugera pertinents.

PROMOTEUR

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

ORGANISATION DES EPREUVES

23. Chaque organisateur devra fournir à la FIA, au minimum en anglais, les renseignements requis par l'Annexe 2, partie A, au présent Règlement, au plus tard 90 jours avant l'Epreuve, ainsi que l'horaire détaillé et la Convention d'Organisation décrite ci-après (Partie C de l'Annexe 2). La partie B de l'Annexe 2 sera complétée par la FIA et retournée à l'ASN concernée au plus tard 60 jours avant l'Epreuve. Chaque Epreuve sera organisée dans le respect de la Convention d'Organisation établie entre l'organisateur de l'Epreuve, l'ASN du pays

awarded if the leader has completed more than 75% of the original race distance.

- 19. a)** A representative of the winning manufacturer in the Manufacturers' Championship must be present at the annual FIA Prize-Giving ceremony.
- b)** The drivers classified first, second and third in the Drivers' Championship must be present at the annual FIA Prize-Giving ceremony.
- c)** All competitors shall use their best endeavours to ensure that their drivers attend as aforesaid. Any such driver and/or competitor who is absent will be liable to a fine of ten thousand euros, except in case of "force majeure".

DEAD HEAT

20. The full points provided for in Article 17 of these regulations will be awarded equally to those drivers and manufacturers who have tied.

21. If two or more drivers and/or manufacturers 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.

If this procedure fails to produce a result, the FIA will nominate the winner according to such criteria as it thinks fit.

PROMOTER

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

ORGANISATION OF EVENTS

23. Each organiser shall supply the information set out in Appendix 2, part A hereto, to the FIA, at least in English, no later than 90 days before the Event, together with the detailed timetable and the Organisation Agreement described hereinafter (Part C of Appendix 2). Part B of Appendix 2 will be completed by the FIA and returned to the ASN concerned no later than 60 days before the Event. Each Event will be organised in accordance with the Organisation Agreement entered into between the organiser of the Event, the ASN of the organising

organisateur et la FIA.

Si la Commission des Voitures de Tourisme l'estime nécessaire, une observation des nouveaux circuits ou des circuits inscrits au calendrier de l'année suivante, pourra être réalisée par un Observateur désigné par la Commission, lors d'une Epreuve nationale ou internationale prévue sur ce même circuit au plus tard 60 jours avant l'Epreuve internationale devant s'y dérouler. A l'issue de cette observation, l'Observateur rédige son rapport sur l'Epreuve. Ce rapport est ensuite présenté à la Commission des Voitures de Tourisme, qui décide si l'Epreuve est d'un niveau suffisamment élevé pour qu'une Epreuve de Championnat FIA puisse avoir lieu.

ASSURANCE

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

25. 90 jours avant l'Epreuve, le promoteur devra envoyer à la FIA le détail des risques couverts par l'assurance qui devra 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 le promoteur viendra compléter, sans y porter atteinte, les polices d'assurances personnelles détenues 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,
- Délégué Médical.

Elle pourra également désigner :

- un Délégué Sécurité,
- un Observateur.

29. Le rôle des délégués de la FIA est d'assister dans leurs fonctions les officiels de l'Epreuve, de veiller dans leurs champs de compétence à ce que tous les Règlements régissant le Championnat soient respectés, de formuler les remarques qu'ils jugeraient nécessaires et de dresser tout rapport nécessaire concernant le déroulement de l'Epreuve.

30. Le Délégué Technique désigné par la FIA sera responsable des vérifications techniques et aura pleine autorité sur les commissaires techniques nationaux.

country and the FIA.

If the Touring Car Commission considers it necessary, observation of new circuits or of circuits entered on the calendar of the following year may be carried out, by an Observer designated by the Commission, on the occasion of a national or international Event held on that same circuit at the latest 60 days before the international Event that is to take place there. After that observation, the Observer drafts his report on the Event. That report is then submitted to the Touring Car Commission, which decides whether the Event is of a sufficiently high standard for an FIA Championship Event to be held at that circuit.

INSURANCE

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

25. 90 days before the Event, the promoter must send the FIA details of the risks covered by the insurance which must comply with the national laws in force. This insurance certificate, written in the language of the country as well as in English, shall be made available to the competitors.

26. Third party insurance arranged by the promoter shall be in addition and without prejudice to any personal insurance policy held by a competitor or 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,
- Medical Delegate.

And may nominate:

- a Safety Delegate,
- an Observer.

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

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

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, et, dans des circonstances exceptionnelles, des épreuves d'autres séries internationales 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 de manière collégiale, sous l'autorité de leur président.
- Un Directeur d'Epreuve.

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

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

33. Le Directeur de Course travaillera en liaison permanente avec le Directeur d'Epreuve. Le Directeur d'Epreuve disposera des pleins pouvoirs pour les matières 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, le 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 et 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) l'utilisation de la Voiture de Sécurité,
- f) la suspension et la reprise de la course.

34. Le Directeur d'Epreuve, le Directeur de Course et le Délégué Technique devront être présents à l'Epreuve au plus tard à partir du début des vérifications techniques préliminaires et les Commissaires Sportifs à partir de 14h30 le même jour.

35. Le Directeur d'Epreuve devra être en contact radio avec le Directeur de Course, le Délégué Technique et le président du Collège des Commissaires Sportifs lorsque les voitures seront autorisées à rouler sur la piste. En outre, le Directeur de Course devra se tenir à la direction de course et être en contact radio avec tous les postes de commissaires de piste pendant cette période.

CANDIDATURES DES CONCURRENTS

36. a) Les candidatures en vue de participer au Championnat devront être soumises à la FIA, au moyen du formulaire d'engagement disponible auprès

OFFICIALS

31. The following officials, who may have assistants, will be nominated by the FIA and, during the Event, will be responsible for the FIA Championships and, in exceptional circumstances, for events of other international series which are held at the same circuit during 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.
- A Race Director.

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

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

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

- a) the control of practice and the race, adherence to the timetable and, if he deems it necessary, the formulation of any proposal to the Stewards to modify the timetable in accordance with the Code or Sporting Regulations,
- b) the stopping of any car in accordance with the Code or Sporting Regulations,
- c) the interruption of practice,
- d) the starting procedure,
- e) the use of the Safety Car,
- f) suspending and resuming the race.

34. The Race Director, the Clerk of the Course and the Technical Delegate must be present at the Event from the beginning of pre-scrutineering at the latest, and the Stewards from 14.30 on the same day.

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

COMPETITORS' APPLICATIONS

36. a) Applications to compete in the Championship must be submitted to the FIA, no later than 15 February 2010, on an entry form available

de la FIA (cf. Annexe 3) au plus tard le 15 février 2010, accompagnées du montant du droit d'engagement spécifié ci-dessous (Article 36 c).

b) Un concurrent pourra engager autant de voitures qu'il le souhaitera.

c) Le montant du droit d'engagement pour le Championnat est de 36 500 euros.

d) Les candidatures en vue de participer au Championnat course par course devront être soumises à la FIA au moyen du formulaire d'engagement disponible auprès de la FIA (cf. Annexe 3), accompagnées du droit d'engagement spécifié ci-dessous, au plus tard quatorze jours avant l'Epreuve, étant entendu que l'Epreuve commence au moment des vérifications techniques.

Chaque candidature devra comprendre :

- 1) une confirmation que le candidat, en son nom et celui de toute personne concernée par sa participation au Championnat, a lu et compris les dispositions du Code, du Règlement Technique et du Règlement Sportif, et s'engage à les observer,
- 2) le nom du concurrent (celui figurant sur la licence),
- 3) la photocopie des licences du concurrent et du pilote délivrées par les ASN respectives,
- 4) la marque de la/des voiture(s) utilisée(s),
- 5) une copie de la 1^{ère} page de la fiche d'homologation de la voiture délivrée par la FIA (sur laquelle figure le numéro d'homologation),
- 6) le nom du pilote, le nom de l'équipe,
- 7) un certificat attestant de la mise à jour et de la révision du système d'acquisition de données (cf. Article 61 du présent règlement),
- 8) pour les concurrents engagés dans le cadre de l'Article 10 b) uniquement : un certificat de l'ASN concernée prouvant que la voiture est conforme à la réglementation technique nationale et une copie de la 1^{ère} page de la fiche d'homologation délivrée par l'ASN (sur laquelle figure le numéro d'homologation).

Le montant du droit d'engagement pour une Epreuve est de 5 000 €. La liste des engagés FIA sera publiée au moins 48 heures avant le début de l'Epreuve.

e) Les demandes pour participer au Championnat pour Constructeurs devront être soumises à la FIA au plus tard le 15 février 2010 au moyen du formulaire d'engagement disponible auprès de la FIA (cf. Annexe 3), accompagnées du droit d'engagement d'un montant de 260 000 euros.

Chaque candidature comprendra :

- 1) la confirmation que le demandeur a lu et compris le Code, les Règlements Sportif et Technique et s'engage, en son propre nom et au nom de toute personne associée à sa participation dans le Championnat, à les respecter,
- 2) le nom du Constructeur et une copie de sa licence concurrent,
- 3) le/les modèle(s) de la/des voitures(s) utilisée(s).

from the FIA (cf. Appendix 3) accompanied by the set entry fees specified below (Article 36 c).

b) A competitor can enter as many cars as he wishes.

c) The sum of the Championship entry fee is 36,500 euros.

d) Applications to compete on a race-by-race basis must be submitted to the FIA via an entry form available from the FIA (cf. Appendix 3), accompanied by the set entry fees specified below, no later than fourteen days prior to the Event, it being understood that the Event starts with scrutineering.

Each 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 set out on the licence),
- 3) a photocopy of the competitor's licence and driver's licence issued by the respective ASNs,
- 4) the make of the competing car(s),
- 5) a copy of the 1st page of the homologation form of the car issued by the FIA (on which the homologation number is set out),
- 6) the name of the driver, the name of the team,
- 7) a certificate verifying the servicing and updating of the data acquisition system (cf. Article 61 of these regulations),
- 8) for the competitors registered under Article 10b) only: a certificate from the ASN concerned which proves that the car is in conformity with the national technical regulations a copy of the 1st page of the homologation form of the car issued by the ASN (on which the homologation number is set out).

The sum of the race entry fee is € 5,000. The FIA entry list will be published at least 48 hours before the beginning of the Event.

e) Applications to compete in the Manufacturers' Championship must be submitted to the FIA no later than 15 February 2010 on an entry form available from the FIA (cf. Appendix 3), accompanied by the entry fee of 260,000 euros.

Each 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 Manufacturer and a copy of his competitor licence,
- 3) the model(s) of the competing car(s).

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 pourra l'exclure du Championnat sur-le-champ.

LAISSEZ-PASSER

38. Aucun laissez-passer ne pourra être délivré sauf dans les conditions définies par la FIA. Un laissez-passer ne pourra être utilisé que par la personne et dans le but pour lesquels il aura été délivré.

INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

39. Les Commissaires Sportifs ou le Directeur d'Epreuve pourront, à titre exceptionnel, 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.

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

41. Toute décision ou communication concernant un concurrent particulier devra lui être communiquée dans les vingt-cinq minutes suivant cette décision, et il devra en accuser réception.

INCIDENTS

42. Un "Incident" signifie un fait ou une série de faits impliquant un ou plusieurs pilotes, ou toute action d'un pilote, qui est 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 qui :

- a nécessité l'arrêt d'une séance d'essais (libres ou qualificatifs) ou la suspension d'une course en application de l'Article 152 ;
- a enfreint le présent Règlement Sportif ou le Code ;
- a fait prendre un faux départ à une ou plusieurs voitures ;
- a provoqué une collision ;
- a fait quitter la piste à un pilote ;
- a illégitimement empêché une manœuvre de dépassement légitime par un pilote ;
- a illégitimement gêné un autre pilote au cours d'une manœuvre de dépassement.

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

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.

PASSES

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

INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS

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

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

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

INCIDENTS

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

- necessitated the stopping of a practice (free or qualifying) session or the suspension of a race under Article 152;
- 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.

Unless in the opinion of the Race Director or Stewards it was completely clear that a driver was in breach of any of the above, any Incidents involving more than one car will normally be investigated.

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

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

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

44. Les Commissaires Sportifs pourront infliger une ou plusieurs des trois pénalités ci-après, cumulativement le cas échéant et/ou en substitution ou en plus 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 devant le garage qui lui a été attribué pendant au moins 10 secondes et rejoindre immédiatement la course sauf en cas d'arrêt du moteur (cf. Article 45 b).

c) Un recul de places sur la grille de départ pour une course ultérieure disputée par le pilote.

Toutefois, si une des pénalités figurant aux points a) et b) ci-dessus doit être infligée et notifiée par écrit au représentant de l'équipe concernée au cours des cinq derniers tours ou après la fin de la course, l'Article 45 b) ci-dessous ne s'appliquera pas et une pénalité en temps de 30 secondes sera ajoutée au temps de course réalisé par la voiture concernée.

45. Dans le cas où les Commissaires Sportifs décideraient d'infliger une des pénalités, prévues à l'Article 44 a) ou 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 l'indication de l'heure ou affichée sur les moniteurs de chronométrage.

b) A partir du moment où la décision des Commissaires Sportifs est notifiée sur les moniteurs de chronométrage, le pilote concerné et sa voiture ne peuvent couvrir plus d'un tour complet avant d'entrer dans la voie des stands, et dans le cas d'une pénalité relevant de l'Article 44 b), de se rendre à la zone de pénalité où ils doivent rester pendant la durée de la pénalité en temps. Toutefois, sauf si le pilote se trouvait déjà à l'entrée des stands pour effectuer sa pénalité, il ne pourra pas l'effectuer pendant la période au cours de laquelle la Voiture de Sécurité est déployée. Tous les tours réalisés derrière la Voiture de Sécurité seront ajoutés au tour maximum.

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

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

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

44. 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 for at least 10 seconds in front of the garage that has been assigned to him and rejoin the race immediately, unless the engine stops (cf. Article 45b).

c) A drop of grid positions for the driver in a future race.

However, should either of the penalties under a) and b) above be imposed and notified in writing to the team representative during the last five laps, or after the end of the race, Article 45 b) below shall not apply and a 30-second time penalty shall be added to the elapsed time of the car concerned.

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

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

b) From the time the Stewards' decision is notified on the timing monitors, the relevant driver and his car may cover no more than one complete lap before entering the pit lane and, in the case of a penalty under Article 44 b), proceeding to the time penalty area where they shall remain for the period of the time penalty. However, unless the driver was already in the pit entry for the purpose of serving his penalty, he may not carry out the penalty during the Safety car period.

Any laps carried out behind the Safety Car will be added to the one-lap maximum.

Tant que la voiture sera immobilisée dans la voie des stands en raison de la pénalité en temps, il ne peut y être effectué aucun travail.

En cas d'impossibilité pour le pilote de démarrer seul sa voiture, il pourra se faire aider par ses mécaniciens seulement pour démarrer le moteur.

c) Une fois écoulée la pénalité en temps, le pilote pourra rejoindre la course.

RECLAMATIONS

46. Les réclamations devront être effectuées conformément au Code et accompagnées d'une caution de 1000 euros. Les réclamations concernant la Course 1 pourront être entendues après la Course 2.

Toutes les décisions qui sont prises par le Comité TC 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

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

CHANGEMENTS DE PILOTE

48. Les concurrents seront obligés d'utiliser le pilote qu'ils auront désigné lors des vérifications techniques de l'Epreuve, sauf dans des cas de force majeure reconnus comme tels par les Commissaires Sportifs. Tout nouveau pilote dûment autorisé pourra marquer des points dans le Championnat et un nouveau numéro de course lui sera attribué.

CHRONOMETRAGE

49. Chaque pilote devra utiliser le transpondeur de chronométrage fourni par le promoteur du Championnat pendant toute la durée de l'Epreuve. Il est de la responsabilité de tous les concurrents de se procurer ce transpondeur à leurs propres frais, de l'installer et de le faire fonctionner correctement. Ce transpondeur doit être installé dans le strict respect des instructions y afférentes.

CONDUITE

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

NOMBRE DE VOITURES ADMISES À PARTICIPER

51. Le nombre de voitures autorisées à participer aux essais et à prendre le départ de la course devra correspondre aux dispositions du supplément n°2 de l'Annexe O du Code.

Whilst a car is stationary as a result of incurring a time penalty, it may not be worked on.

If the driver is unable to start his car by himself, he may be helped by his mechanics, solely for the purpose of starting the engine.

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

PROTESTS

46. Protests shall be made in accordance with the Code and accompanied by a fee of 1000 euros. Protests concerning Race 1 may be heard after Race 2.

Any decision taken by the TC 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

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

CHANGES OF DRIVER

48. Competitors will be obliged to use the driver they nominated at the time of scrutineering for the Event except in cases of "force majeure" recognised as such by the Stewards. Any duly authorised new driver may score points in the Championship and a new race number will be allocated to him.

TIMEKEEPING

49. Each driver must use the timing transponder supplied by the Championship promoter throughout the Event. All competitors are themselves responsible for obtaining this transponder, at their own expense, and for the correct installation and functioning thereof. This transponder must be installed in strict compliance with the relevant instructions.

DRIVING

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

NUMBER OF CARS ALLOWED TO PARTICIPATE

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

NUMEROS DE COURSE ET NOM DE LA VOITURE

52. Chaque voiture portera le numéro de course de son pilote. Les numéros de course seront conformes aux dispositions du Code (cf. Chapitre XVII).

53. Le nom ou l'emblème de la marque de la voiture devront apparaître sur la carrosserie de la voiture à l'/aux emplacement(s) d'origine. Le nom du pilote devra également apparaître sur la carrosserie (sur les fenêtres latérales arrière, le pare-brise et la lunette arrière), être facilement lisible et être conforme aux instructions du promoteur du Championnat.

VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

54. Chaque concurrent devra tenir disponibles tous les documents exigés par l'Article 8 ainsi que les différents documents relatifs à sa voiture.

55. Lors de chaque Epreuve, l'organisateur vérifiera toutes les licences. La liste des concurrents et pilotes autorisés à prendre part à l'Epreuve doit être signée puis publiée par le Collège des Commissaires Sportifs avant le début des vérifications techniques.

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

57. La liste des voitures admises à participer aux essais qualificatifs sera publiée après les vérifications techniques. Chaque voiture est identifiée par le numéro de son passeport technique FIA.

58. Les vérifications techniques des voitures et les vérifications sportives des concurrents auront lieu :
Vérifications sportives : la veille des vérifications techniques.

Pré-vérifications techniques : au minimum deux jours avant la première course de 14h30 à 18h30.

Vérifications techniques : au minimum un jour avant la première course de 8h00 à 13h00 ; les vérifications techniques auront lieu dans le garage attribué à chaque équipe. A moins qu'une dérogation ne soit accordée par les Commissaires Sportifs, les concurrents qui ne respecteront pas ces limites de temps ne seront pas autorisés à participer à l'Epreuve. Durant les activités des courses annexes se déroulant le même week-end, une voiture ne pourra être déplacée sur la voie des stands qu'avec l'accord du Directeur d'Epreuve.

59. Aucune voiture ne pourra prendre part à une Epreuve tant qu'elle n'aura pas été approuvée par les commissaires techniques.

RACE NUMBERS AND NAME OF CAR

52. Each car will carry the race number of its driver. Race numbers must be in conformity with the provisions of the Code (see Chapter XVII).

53. The name or the emblem of the make of the car must appear on the bodywork of the car in the original location(s). The name of the driver must also appear on the bodywork (rear lateral windows, windscreen and rear window), be easily legible and be in compliance with the Championship promoter's requirements.

ADMINISTRATIVE CHECKS AND SCRUTINEERING

54. Each competitor must have all documents required by Article 8 available and the various documents relating to his car.

55. At each Event, the organiser will check all licences. The list of competitors and drivers allowed to take part in the Event must be signed and then published by the Panel of Stewards before the start of scrutineering.

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

57. The list of cars allowed to take part in qualifying practice will be published after scrutineering. Each car is identified by the number of its FIA technical passport.

58. Scrutineering of the car and competitors' sporting checks will take place:
Sporting checks: the day before scrutineering.

Pre-scrutineering: at least two days before the first race from 14.30 to 18.30.

Scrutineering: at least one day before the first race from 8.00 to 13.00; technical scrutineering will take place in the garage assigned to each team. Unless a waiver is granted by the Stewards, competitors who do not keep to these time limits will not be allowed to take part in the Event.

During the activities relating to the support events taking place on the same weekend, a car may not be moved in the pit lane except with the agreement of the Race Director.

59. No car may take part in the Event until it has been passed by the scrutineers.

60. Les commissaires techniques peuvent :

a) Vérifier l'admissibilité d'une voiture ou d'un pilote (cf. Article 98 du présent règlement) à tout moment d'une Epreuve.

Au plus tard lors des vérifications techniques précédant la première course à laquelle ils participent, et chaque fois que demandé, tous les concurrents doivent présenter pour chaque véhicule les pièces originales suivantes au commissaire technique :

- Passeport technique FIA,
- Fiche d'homologation FIA,
- Fiche d'homologation FIA de la cage de sécurité,
- Certification du catalyseur,
- Schéma/dessin de l'ensemble du circuit de carburant.

Ces documents devront clairement indiquer tous les éléments contenant du carburant (pièces de raccord, pompes, filtre, dispositifs de contrôle, conduites, etc.) ainsi que tous les raccords vissés, raccordements en T, réductions et orifices de remplissage. En outre, le dessin devra faire apparaître le contenu des différents montages (récupérateurs d'huile, radiateur, filtre, etc.).

L'élément suivant devra également être mis à disposition :

- Conduite d'alimentation en carburant avec dispositif de coupure pour le prélèvement d'échantillons de carburant.

Ce tuyau devra toucher le sol à l'extérieur de la voiture et être muni d'un dispositif de coupure.

b) Exiger qu'une voiture soit démontée par le concurrent pour s'assurer que les conditions d'admission ou de conformité sont pleinement respectées,

c) Demander à un concurrent, dans la limite du raisonnable, de payer les frais résultant de l'exercice des droits mentionnés dans le présent Article,

d) Demander à un concurrent de fournir tout échantillon/dessin, toute pièce et toute autre information qu'ils pourront juger nécessaire.

61. a) Système d'acquisition de données approuvé par la FIA.

1 – Ce système doit être utilisé pendant le Championnat et sert uniquement au stockage des données acquises. Ce système doit être installé dans le strict respect des instructions y afférentes et doit fonctionner à tout moment pendant l'Epreuve.

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

Il est également de la responsabilité des concurrents de s'assurer que le moteur ne dépasse pas le régime maximal autorisé.

2 – Les concurrents doivent renvoyer le système au fournisseur désigné par la FIA pour révision et mise à jour.

Seuls les boîtiers révisés et mis à jour sont admis.

60. The scrutineers may:

a) Check the eligibility of a car or of a driver (cf. Article 98 of the present regulations) at any time during an Event.

All competitors must submit for each vehicle the following original items to the scrutineer at the latest at scrutineering for the first race in which they take part, and whenever requested:

- FIA Technical passport,
- FIA homologation form,
- FIA homologation form for the rollcage,
- Certification for the catalytic converter,
- A diagram/drawing of the complete fuel system.

These documents must clearly indicate all the elements containing fuel (connecting pieces, pumps, filter, control devices, pipes, etc.) and all the screw connections, T fittings, reductions and filling caps. Furthermore, the contents of the different assemblies (catch tanks, radiator, filter, etc.) must be defined in the drawing.

The following must also be made available:

- Fuel pipe with cut-off device for taking fuel samples.

This pipe must reach the ground outside the car and be fitted with a cut-off device.

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 for the exercise of the powers mentioned in this Article,

d) Require a competitor to supply them with such parts, samples/drawings and any other information as they may deem necessary.

61. a) Data acquisition system approved by the FIA.

1 – This system must be used in the Championship and serves exclusively to store the data acquired. This system must be installed in strict compliance with the relevant instructions and must work at all times during the Event.

All competitors are themselves responsible for obtaining the system, at their own expense, from the FIA-designated supplier, and for the correct installation and functioning thereof.

It is also the competitors' responsibility to ensure that the engine does not exceed the maximum authorised engine speed.

2 – The competitors must send the system back to the FIA-designated supplier for service and update.

Only units that have been serviced and updated are allowed.

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 – A la fin de chaque séance d'essais libres et/ou d'essais qualificatifs, les voitures doivent être mises à disposition pour vérification. A l'arrivée de chaque course, toutes les voitures classées sont placées dans le Parc Fermé pour vérification. Un représentant officiel du concurrent doit être présent. L'absence de ce dernier n'affecte en rien le droit de vérification par les officiels.

5 – Ce système vérifie au minimum :

- le régime moteur ;
- la position du papillon (moteurs essence) ou la position de la pédale d'accélérateur concernant les voitures à moteur diesel.

Le capteur doit être positionné sur le boîtier du papillon, être entraîné directement par l'axe du papillon (rapport 1/1) et transmettre en permanence la position du papillon (0 à 100 %).

- la vitesse des quatre roues ;
- le rapport de boîte de vitesses enclenché pour les boîtes de vitesses séquentielles ;
- un capteur tour par tour ;
- un capteur de pression d'air de suralimentation pour les moteurs turbo ;
- la pression du circuit de freinage avant ou arrière ou les deux si jugé nécessaire par la FIA.

Les fixations, le montage et le changement de ces capteurs doivent être approuvés par le Département technique de la FIA.

6 – Ce système garantit qu'aucune donnée utilisable pour l'aide au pilotage n'est transmise au boîtier de contrôle moteur pendant que le moteur tourne.

7 – Le faisceau électrique de ce système doit être indépendant de celui de la voiture et sa couleur doit contraster avec celle du faisceau et de la carrosserie de la voiture.

Il peut être réalisé par le concurrent, sous réserve de l'approbation et du contrôle final du fournisseur du système.

8 – Les signaux tels que ceux des vitesses des roues, des pressions de frein, du rapport de boîte enclenché, peuvent être renvoyés par ce système via CAN au système d'acquisition de données du concurrent afin de réduire le nombre de capteurs.

b) 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.

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

3 – All costs connected with the check, service and update of the system are borne entirely by the competitors.

4 – At the end of each free practice and/or qualifying practice session, the cars must be available for checking. After the finish of each race, all classified cars are placed in the Parc Fermé for checking. The presence of an official representative of the competitor is required. The absence of the latter does not affect the officials' right to check the car.

5 – This system checks at least:

- the engine speed;
- the position of the throttle valve (petrol engines), or the position of the accelerator pedal for diesel-engined cars.

The sensor must be positioned on the throttle valve housing, be driven directly by the throttle valve shaft (1/1 ratio) and continuously transmit the position of the throttle valve (0 to 100 %).

- the speed of the four wheels;
- the gearbox ratio engaged for sequentially controlled gearboxes;
- a lap-by-lap sensor;
- a supercharged air pressure sensor for turbo engines;
- the front or rear brake circuit pressure, or both if deemed necessary by the FIA.

The mountings, installation and changing of these sensors must be approved by the FIA Technical Department.

6 – This system guarantees that any data usable for driving aids will not be transferred to the engine control unit while the engine is running.

7 – The electric loom of this system must be independent of that of the car and its colour must contrast with that of the car loom and bodyshell. It may be made by the competitor, provided that it is approved and checked by the system supplier.

8 – Signals such as wheel speeds, brake pressure, or gearbox ratio engaged, may be sent by this system back to the competitor's data acquisition system via CAN in order to reduce the number of sensors.

b) 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.

c) On-board camera footage recording system.

1 – Chaque concurrent doit installer deux caméras dans chacune des voitures qu'il engage pendant toute la durée du Championnat. Ces caméras doivent être installées dans le strict respect des instructions y afférentes et doivent 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.

62. 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 sa conformité, ou toute voiture qui aurait été impliquée dans un accident entraînant des conséquences similaires, devra être à nouveau présentée aux commissaires techniques, par le concurrent, pour approbation technique.

63. Le Directeur d'Epreuve ou le Directeur de Course pourra demander que toute voiture impliquée dans un accident soit arrêtée et contrôlée à tout moment pendant l'Epreuve.

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

65. 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.

LIMITATION DU NOMBRE DE PNEUMATIQUES PENDANT L'EPREUVE

66. La FIA précisera les pneus de référence à utiliser lors du Championnat (pneus secs et pneus pluie). Le Collège des Commissaires Sportifs publiera la liste des pneus de référence sélectionnés par le Délégué Technique FIA lors de la première Epreuve du Championnat.

67. a) 1. Tous les pneus qu'un concurrent prévoit d'utiliser devront être marqués et/ou remarqués au plus tard une heure avant la fin des pré-vérifications techniques. Tous les pneus neufs non préalablement marqués devront être retirés pendant l'Epreuve concernée auprès du fabricant de pneumatiques désigné par la FIA.

2. Les pneus précédemment marqués pour une autre Epreuve pourront être de nouveau marqués et ne pourront être utilisés que sur la voiture (identifiée par son passeport technique FIA) pour laquelle ils auront été précédemment marqués.

3. Tous les pneus marqués pour une Epreuve seront

1 – Each competitor must install two cameras in each of the cars he enters throughout the Championship. These cameras 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.

62. 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 presented again by the competitor for scrutineering approval.

63. The Race Director or the Clerk of the Course may require that any car involved in an accident be stopped and checked at any time during the Event.

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

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

TYRE LIMITATION DURING THE EVENT

66. The FIA will register reference tyres for the Championship (dry and wet-weather tyres). The Panel of Stewards will publish the list of control tyres selected by the FIA Technical Delegate during the first Event of the Championship.

67. a) 1. All the tyres that a competitor plans to use must be marked and/or re-marked at the latest one hour before the end of pre-scrutineering. All new tyres that have not been previously marked must be collected during the Event concerned from the tyre manufacturer designated by the FIA.

2. Tyres marked previously for another Event may be re-marked and may not be used on any other car than the one (identified by its FIA technical passport) for which they were previously marked.

3. All the tyres marked for an Event will be considered

considérés comme ayant été utilisés une fois que le transpondeur de chronométrage de la voiture aura indiqué qu'elle a quitté la voie des stands.

b) Le nombre de pneus pour temps sec est limité de la façon suivante :

Pour la 1^{ère} Epreuve à laquelle un concurrent participe ainsi que pour la 1^{ère} Epreuve européenne et pour toutes les Epreuves se déroulant en dehors du continent européen : un maximum de 16 pneus neufs pour temps sec peuvent être utilisés. La liste des Epreuves concernées par cette réglementation sera publiée au plus tard à la date de clôture officielle des engagements dans le Championnat et annexée au présent règlement.

Lors des Epreuves non mentionnées ci-dessus :

- Pendant les séances d'essais libres, la ou les séances d'essais qualificatifs, le warm-up et les courses, un maximum de 12 pneus neufs pour temps sec et 8 pneus pour temps sec précédemment marqués pour une Epreuve européenne pourront être utilisés.

c) Le nombre de pneus pluie est limité de la façon suivante :

- Pendant la ou les séances d'essais qualificatifs et les courses, un maximum de 16 pneus pluie neufs pourront être utilisés. Les pneus pluie neufs non utilisés lors d'une Epreuve européenne précédente peuvent être remarqués comme pneus neufs et utilisés lors d'une Epreuve européenne suivante.

- Pour les séances d'essais libres et le warm-up uniquement, en supplément des 16 pneus pluie neufs marqués pour l'Epreuve, un maximum de 12 pneus pluie précédemment marqués et utilisés pour une Epreuve européenne peuvent être remarqués et réutilisés lors d'une Epreuve européenne suivante.

Si une Epreuve non européenne fait directement suite à une autre Epreuve non européenne, en sus des 16 nouveaux pneus pluie marqués pour l'Epreuve, un maximum de 12 pneus pluie déjà marqués et utilisés lors de l'Epreuve non européenne directement antérieure pourront être à nouveau marqués et réutilisés pour la présente Epreuve non européenne.

- Tout pneu neuf marqué et utilisé pendant les essais libres et/ou le warm-up ne peut être utilisé pour les séances d'essais qualificatifs et/ou les courses.

68. Il est de la responsabilité du concurrent de s'assurer que les pneus sont correctement marqués et/ou enregistrés par les commissaires techniques. Les concurrents devront accepter tout préjudice éventuel découlant d'un marquage et/ou enregistrement incorrect des pneus. Il sera de la responsabilité de chaque concurrent de s'assurer que le marquage reste intact. Les marquages seront considérés comme dégradés à partir du moment où ils ne peuvent être lus par le système de marquage approuvé par la FIA.

69. a) Il sera interdit d'utiliser des pneus marqués ou remarqués pour une autre voiture.

Tous les pneumatiques devront être utilisés tels que

as having been used once the car's timing transponder has indicated that it has left the pit lane.

b) The number of dry-weather tyres is limited as follows:

For the 1st Event in which a competitor participates, as well as for the 1st European Event and for all the Events taking place outside the European continent: a maximum of 16 new dry-weather tyres may be used. The list of Events concerned by these regulations will be published annually, at the latest on the official closing date for entries in the Championship and appended to the present regulations.

For Events not mentioned above:

- For the free practices, qualifying practices, warm-up and races, a maximum of 12 new dry-weather tyres and 8 dry-weather tyres previously marked for a European Event may be used.

c) The number of wet-weather tyres is limited as follows:

- During the qualifying practice sessions and the races, a maximum of 16 new wet-weather tyres may be used. New wet-weather tyres not used in a previous European Event may be re-marked as new tyres and used in a later European Event.

- For the free practice sessions and warm-up only, in addition to the 16 new wet-weather tyres marked for the Event, a maximum of 12 wet-weather tyres previously marked for a European Event may be re-marked and reused in a later European Event.

If a non-European Event directly follows another non-European Event, in addition to the 16 new wet-weather tyres marked for the Event, a maximum of 12 wet-weather tyres already marked and used in the directly previous non-European Event may be re-marked and reused for this non-European Event.

- Any new tyre marked and used during the free practice session and/or the warm-up may not be used for the qualifying practice sessions and/or the races.

68. It is the competitors' responsibility that the tyres are appropriately marked and/or registered by the Scrutineers. Competitors must accept any possible disadvantages resulting from non-appropriate marking and/or registering of the tyres. It will be the responsibility of each competitor to ensure that the marking remains intact. Markings will be considered as damaged from the moment they cannot be read by the marking system approved by the FIA.

69. a) It is prohibited to use tyres that have been marked or re-marked for another car.

All tyres must be used as supplied by the tyre

fournis par le manufacturier désigné par la FIA pendant l'Epreuve concernée.

b) Les pneus pluie, conformes aux dispositions de l'Article 66, pourront être utilisés uniquement si la piste a été déclarée humide pour la séance (essais libres, qualifications, warm-up) ou course concernée, par le Directeur d'Epreuve / Directeur de Course.

70. Tous les pneus devront être conformes à la spécification des pneus de référence retenus pour cette Epreuve, conformément à l'Article 66. Tout traitement chimique et/ou mécanique des pneus est interdit. La sculpture et le profil d'origine du pneu ne pourront être ni modifiés ni retaillés.

71. L'utilisation de couvertures chauffantes est autorisée.

72. Il est interdit de se rendre des stands à la grille de départ avec des pneus non marqués.

LIMITATION DU NOMBRE DE MOTEURS PENDANT L'EPREUVE

73. Tout moteur, tel que défini ci-dessous, devra être utilisé pour au moins quatre courses consécutives, y compris leurs séances d'essais et de warm-up respectives sans préjudice des règles énoncées à l'Article 74.

a) Un moteur sera considéré comme ayant été utilisé une fois que le transpondeur de chronométrage de la voiture aura indiqué qu'elle a quitté la voie des stands.

b) Les commissaires techniques procéderont au marquage des moteurs, au moyen de scellés, avant la première séance d'essais libres de la première Epreuve durant laquelle le moteur est utilisé ou en cas de changement de moteur pour un moteur neuf. Le moteur sera scellé de façon à empêcher le démontage de la culasse et du carter inférieur. Il sera de la responsabilité de chaque concurrent de s'assurer que le marquage reste intact. Toute rupture de scellés sera considérée comme un changement de moteur et devra être déclarée au préalable au Délégué Technique, sauf si une demande expresse est adressée aux Commissaires Sportifs et que ceux-ci autorisent la rupture des scellés aux fins d'exercer une vérification technique sur le fonctionnement du moteur. Les Commissaires Sportifs fixeront les conditions de cette vérification.

c) Le moteur est associé au numéro de course du pilote. Il suivra le pilote en cas de changement de voiture sauf si celle-ci est d'un modèle différent (numéro d'homologation différent).

En cas d'absence d'un pilote à une ou plusieurs Epreuves, son moteur est lié au numéro du passeport technique FIA de la voiture de course continuant à accumuler des départs de course.

74. a) Le moteur qui aura été utilisé pendant au moins quatre courses consécutives, pourra être

manufacturer designated by the FIA during the Event concerned.

b) Wet weather tyres, in compliance with Article 66, can only be used if the track has been declared wet for the relevant session (free practice, qualifying, warm-up) or race, by the Race Director / Clerk of Course.

70. All the tyres must comply with the specification determined by the control tyres for this Event as specified in Article 66. Any chemical and/or mechanical treatment of the tyres is prohibited. The original tyre tread and profile may not be modified or cut.

71. The use of tyre-warmers is allowed.

72. It is forbidden to proceed from the pits to the starting grid with unmarked tyres.

LIMITATION OF THE NUMBER OF ENGINES DURING THE EVENT

73. Any engine, as defined below, must be used for at least four consecutive races, including their respective practice sessions and warm-up, without prejudice to the rules set out in Article 74.

a) An engine will be considered as having been used once the car's timing transponder has indicated that it has left the pit lane.

b) The marking of the engine, through the use of seals, will be carried out by the scrutineers before the first free practice session of the first Event during which the engine is used or if the engine is changed for a new engine. The engine will be sealed so as to prevent the dismantling of the cylinder head and oil pan. It is the responsibility of each competitor to ensure that the marking remains intact. The breaking of any seal will be considered as a change of engine and must be declared beforehand to the Technical Delegate, unless an express request is made to the Stewards and the latter authorise the breaking of the seals for the purpose of carrying out a technical check of the running of the engine. The Stewards will establish the conditions governing this check.

c) The engine is associated with the driver's race number. It will follow the driver if he changes cars, unless the new car is of a different model (different homologation number).

If a driver is absent from one or more Events, his engine is linked to the FIA technical passport number of the racing car which continues to accumulate race starts.

74. a) An engine which has been used for at least four consecutive races may be changed, without

remplacé, sans pénalité, par un moteur neuf ou par un moteur précédemment utilisé au sens de l'Article 73, sous réserve d'avoir été déclaré au Délégué Technique FIA, qui procédera au marquage et à l'identification du moteur de remplacement. Une note sera adressée par le Délégué Technique à ce sujet aux Commissaires Sportifs.

Si ce remplacement est demandé en cours d'Épreuve, il sera considéré comme la conséquence d'une panne technique et les scellés seront retirés par le Délégué Technique.

b) Cas spécifiques :

1) En cas de panne technique d'un moteur intervenant avant l'accomplissement de 4 courses consécutives, le concurrent pourra demander son changement.

La demande devra être formulée par écrit à l'intention des Commissaires Sportifs et remise au Délégué Technique FIA ou en son absence, au commissaire technique en chef. Ce dernier la transmettra aux Commissaires Sportifs accompagnée d'une note constatant la panne technique et confirmant le marquage et l'identification du moteur de remplacement.

→ Si le changement est approuvé par les Commissaires Sportifs, le pilote et/ou la voiture concerné(e)s sera(ont) rétrogradé(e)s de dix places sur la grille de la prochaine course qui suit immédiatement la demande, qu'il/elle prenne le départ ou non.

2) En cas d'accident, le changement d'un moteur qui n'aurait pas encore accompli 4 courses consécutives, ou de certaines de ses pièces, pourra être demandé par un concurrent.

La demande devra être formulée par écrit à l'intention des Commissaires Sportifs et remise au Délégué Technique FIA ou en son absence, au commissaire technique en chef. Ce dernier la transmettra pour décision aux Commissaires Sportifs accompagnée d'une note constatant les dommages et confirmant le marquage et l'identification du moteur de remplacement.

→ Si les Commissaires Sportifs considèrent les dommages comme irréparables et reconnaissent le cas de force majeure, aucune pénalité ne sera infligée au concurrent.

3) Si un moteur neuf (au sens de l'Article 73a)) s'avère défectueux au cours des séances d'essais libres durant lesquelles il est utilisé (c'est-à-dire avant toute participation à des essais qualificatifs, à un warm-up ou à une course), son remplacement pourra être demandé par le concurrent.

La demande devra être formulée par écrit à l'intention des Commissaires Sportifs et remise au Délégué Technique FIA ou en son absence, au commissaire technique en chef. Ce dernier la transmettra pour décision aux Commissaires Sportifs accompagnée d'une note constatant la défectuosité et confirmant le marquage et l'identification du moteur de remplacement.

→ Si le changement est approuvé par les

penalty, for a new engine or for one that has been used previously in the sense of article 73, subject to having been declared to the FIA Technical Delegate, who will proceed with the marking and identification of the replacement engine and submit a note on this subject to the Stewards.

If this replacement is requested during the course of the Event, it will be considered as a consequence of a technical failure and the seals will be removed by the Technical Delegate.

b) Specific cases:

1) In the event of a technical failure of an engine occurring before the completion of 4 consecutive races, the competitor may request its change.

The request must be made in writing, addressed to the Stewards, and given to the FIA Technical Delegate or, in his absence, to the chief scrutineer, who will forward it to the Stewards together with a note recording the technical failure and confirming the marking and identification of the replacement engine.

→ If the change is approved by the Stewards, the driver and/or car concerned will drop ten grid positions for the next race that immediately follows the request, whether he/it takes the start or not.

2) In the event of an accident, the changing of an engine which has not yet completed 4 consecutive races or the changing of certain of its parts, may be requested by a competitor.

The request must be made in writing, addressed to the Stewards, and given to the FIA Technical Delegate or, in his absence, to the chief scrutineer, who will forward it to the Stewards, together with a note recording the damage and confirming the marking and identification of the replacement engine, for decision.

→ If the Stewards consider that the damage is irreparable and recognize a case of "force majeure", no penalty will be imposed on the competitor.

3) If a new engine (in the sense of Article 73a)) proves defective during the free practice sessions in which it is used (i.e. before any participation in qualifying, a warm-up or a race), the competitor may request that it be replaced.

The request must be made in writing, addressed to the Stewards, and given to the FIA Technical Delegate or, in his absence, to the chief scrutineer, who will forward it to the Stewards, together with a note recording the defect and confirming the marking and identification of the replacement engine, for decision.

→ If the change is approved by the Stewards, no

Commissaires Sportifs, aucune pénalité ne sera infligée au concurrent.

penalty will be imposed on the competitor.

75. Tout moteur ayant accompli 4 courses consécutives au sens de l'Art. 73, pourra être utilisé et changé sans pénalité par tout pilote et/ou sur toute voiture, à condition d'être resté scellé et si la demande de changement et/ou d'utilisation a été formulée par écrit à l'attention des Commissaires Sportifs et remise au Délégué Technique FIA ou en son absence, au Commissaire Technique en chef.

La demande sera transmise aux Commissaires Sportifs accompagnée d'une note constatant la défektivité et confirmant le marquage et l'identification du moteur de remplacement.

Si le changement est approuvé par les Commissaires Sportifs, aucune pénalité ne sera infligée au concurrent.

75. Every engine that has completed 4 consecutive races in accordance with Art. 73, may be used and changed without penalty by any driver and/or in any car, as long as it has remained sealed and the request to change and/or use it has been submitted, in writing, for the attention of the Stewards and handed to the FIA Technical Delegate or, in his absence, to the Chief Scrutineer.

The request will be passed to the Stewards and accompanied by a note specifying the defect and confirming the marking and identification of the replacement engine.

If the change is approved by the Stewards, no penalty will be imposed on the competitor.

76. Les pénalités infligées par le Collège des Commissaires Sportifs en matière de changement de moteur ne sont pas susceptibles d'appel (cf. Article 152 du Code).

76. Penalties imposed by the Panel of Stewards for infringements of the rules on engine changes are not susceptible to appeal (cf. Article 152 of the Code).

PESAGE

77. Le poids de toute voiture pourra être vérifié à tout moment pendant l'Epreuve de la façon suivante :

Tous les pilotes engagés dans le Championnat seront pesés, revêtus de leur équipement de course complet, lors de la première Epreuve de la saison et à mi-saison. Si un pilote est engagé plus tard dans la saison, il sera pesé lors de sa première Epreuve. Les poids des pilotes seront ensuite entrés dans une liste qui sera sous le contrôle du Délégué Technique de la FIA. Pour que l'on puisse identifier le pilote se trouvant à bord de la voiture, chaque pilote portera symétriquement au niveau de l'orifice de vision des deux côtés de son casque, ainsi que sur son dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA, une étiquette numérotée.

a) Pendant et après toutes les séances d'essais :

1) le Délégué Technique de la FIA installera le matériel de pesage dans la voie des stands et/ou dans une zone aussi proche que possible du premier stand. Cette zone sera utilisée pour la procédure de pesage ;

2) après consultation avec les Commissaires Sportifs, des voitures seront sélectionnées par le Délégué Technique pour subir la procédure de pesage. Le Délégué Technique de la FIA informera le pilote au moyen de feux de signalisation bicolores que sa voiture a été sélectionnée pour le pesage ;

3) ayant été prévenu que sa voiture a été sélectionnée pour le pesage, le pilote doit se rendre directement dans la zone du pesage sans aide extérieure et arrêter son moteur ;

4) la voiture sera alors pesée, avec ou sans le pilote, et contrôlée. Les résultats seront communiqués par écrit au pilote ou au représentant de l'équipe dans le cas d'une irrégularité ;

WEIGHING

77. The weight of any car may be checked at all times during the Event as follows:

All drivers entered in the Championship will be weighed, wearing their complete racing apparel, at the first Event of the season and at mid-season. If a driver is entered later in the season, he will be weighed at his first Event. The weights of the drivers will then be entered into a list which is under the control of the FIA Technical Delegate. To identify which driver is on board the car, each driver will bear a numbered sticker symmetrically at the level of the opening for visibility on both sides of his helmet as well as on his FIA-approved head-restraint device.

a) During and after all the practice sessions:

1) the FIA Technical Delegate will install weighing equipment, in the pit lane and/or in an area as close to the first pit as possible. This area will be used for the weighing procedure;

2) the FIA Technical Delegate after consultation with the Stewards will select cars to undergo the weighing procedure. The FIA Technical Delegate will inform the driver by means of two-colour traffic lights that his car has been selected for weighing;

3) having been informed that his car has been selected for weighing, the driver must proceed directly to the weighing area, without outside help, and stop his engine;

4) the car will then be weighed with or without the driver and checked. In the case of an irregularity, the results will be given to the driver or a team representative in writing;

5) La voiture doit arriver jusqu'à la zone de pesage et rejoindre son garage par ses propres moyens sans assistance extérieure, faute de quoi elle sera placée sous le contrôle exclusif des commissaires de piste qui l'y amèneront ou la ramèneront à son garage ;

6) le pilote et sa voiture ne peuvent pas quitter la zone du pesage sans l'autorisation du Délégué Technique de la FIA ou de son représentant.

b) Après la course :

Le Délégué Technique pèsera, sauf cas de force majeure, les voitures classées de son choix.

c) Si le poids d'une voiture, relevé conformément aux points a) ou b) ci-dessus, est inférieur à celui spécifié dans le Règlement Technique, la voiture et son pilote pourront être exclus de l'Epreuve, sauf si l'insuffisance de poids est due à la perte accidentelle d'une pièce de la voiture.

d) Aucune matière ou substance solide, liquide, gazeuse ou de quelque nature que ce soit ne pourra être ajoutée à une voiture, être posée dessus ou en être retirée une fois qu'elle aura été sélectionnée pour le pesage ou qu'elle aura terminé la course, ni pendant la procédure de pesage (sauf par un commissaire technique dans le cadre de ses activités officielles et, après la course, conformément aux prescriptions de l'Article 263 et de l'Article 263 D du Règlement Technique).

e) Seuls les commissaires techniques et les officiels pourront pénétrer dans la zone du pesage. Aucune intervention, quelle qu'elle soit, ne sera autorisée dans cette zone, à moins qu'elle n'ait été permise par ces mêmes officiels.

f) Une voiture doit être équipée soit d'une caméra embarquée et de ses équipements, soit d'un lest de 3 kg tel que défini à l'Article 263-5 et 263D-5 de l'Annexe J.

g) Une voiture pourra être équipée d'un boîtier supplémentaire servant à transmettre les données du boîtier fourni par le promoteur vers le prestataire de télévision désigné, ou d'un lest équivalent qui sera installé en lieu et place.

h) Le poids du système d'acquisition de données approuvé par la FIA et de ses équipements est inclus dans le poids minimum de la voiture.

78. Toute infraction à ces dispositions relatives au pesage des voitures pourra entraîner l'une des pénalités suivantes :

- un recul de places sur la grille de départ pour une course ultérieure disputée par le pilote,
- l'annulation d'une partie ou de la totalité des temps des essais,
- l'exclusion de la voiture concernée,
- toute autre pénalité prévue par le Code.

POIDS DE COMPENSATION

79. Un poids de compensation s'appliquera pour chaque modèle de véhicule (numéro d'homologation) en fonction d'un calcul du temps au tour comme suit :

A) Calcul du temps au tour

5) The car must reach the weighing area and return to its garage under its own power, with no outside assistance, failing which it will be placed under the exclusive control of the marshals who will take the car to be weighed or to its garage;

6) the driver and his car may not leave the weighing area without the consent of the FIA Technical Delegate or his nominee;

b) After the race:

The Technical Delegate will weigh the classified cars of his choice, except in a case of force majeure.

c) Should the weight of the car be less than that specified in the Technical Regulations when weighed under a) or b) above, the car and the driver may be excluded from the Event save where the deficiency in weight results from the accidental loss of a component of the car.

d) No solid, liquid, gas or other substance or matter of any nature whatsoever 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, after the race, in accordance with the prescriptions of Article 263 and Article 263 D of the Technical Regulations).

e) Only scrutineers and officials may enter the weighing area. No intervention of any kind is allowed there unless authorised by such officials.

f) A car must carry either an on-board camera and its equipment or 3 kg of ballast as defined in Article 263-5 and 263 D-5 of Appendix J.

g) A car may be equipped with an additional unit to transmit data from the unit supplied by the promoter to the designated television broadcaster, or with equivalent ballast which will be installed in its place.

h) The weight of the FIA-approved data acquisition system and its equipment is included in the minimum weight of the car.

78. Any breach of these provisions for the weighing of cars may result in the application of one of the following penalties:

- a drop of places on the starting grid for a later race in which the driver takes part,
- the cancellation of all or part of the times set in practice,
- the exclusion of the car concerned,
- any other penalties provided for in the Code.

COMPENSATION WEIGHT

79. A compensation weight will be applied for each vehicle model (homologation number) according to a lap time calculation as follows:

A) Lap time calculation

1) Les meilleurs temps au tour obtenus par les deux voitures les plus rapides de chaque modèle dans la séance d'essais qualificatifs seront ramenés à un temps au tour standard de 114 secondes et moyennés. La moyenne des deux meilleurs temps au tour obtenus par chacune des deux voitures les plus rapides (meilleurs temps au tour) de chaque modèle, dans la course 1 et la course 2, sera calculée et ramenée à un temps au tour standard de 114 secondes. La séance d'essais qualificatifs, la course 1 et la course 2 seront pondérées comme suit : 1,5/1,0/1,0, pour le calcul de la moyenne générale.

2) Si, pour un modèle donné, dans l'un ou l'autre de ces cas, la seconde voiture est plus lente de plus de 0,3 sec. que la voiture la plus rapide, son temps sera considéré comme étant le temps le plus rapide de ce modèle plus 0,3 sec.

3) Si, pour un modèle donné, seule une voiture prend part à une séance quelle qu'elle soit, son temps sera celui utilisé pour le calcul.

4) Le calcul sera basé sur une moyenne glissante de trois Epreuves, si ce n'est qu'elle sera appliquée pour la première fois après les deux premières Epreuves. Par exemple, les résultats des Epreuves 2, 3 et 4 détermineront le poids de compensation pour l'Epreuve 5.

5) Si, pour un modèle donné, les trois (ou deux pour les deux premières Epreuves) temps au tour moyens par Epreuve ne se situent pas dans une fenêtre en temps de + 1,0 sec., les temps au tour moyens hors de cette fenêtre seront remplacés par la somme du meilleur temps au tour moyen plus + 1,0 sec.

6) Les résultats du calcul seront arrondis au dixième le plus proche (+ 0,235 arrondi à + 0,2 ; + 0,350 arrondi à + 0,4 ; + 0,149 arrondi à 0,1).

7) Si, pour une quelconque raison, il n'est pas possible de calculer un temps réaliste, le Collège des Commissaires Sportifs de l'Epreuve concernée affectera un temps théorique pour le calcul.

B) Application du poids

1) Le poids de compensation maximal est de 60 kg.

a) Il sera reparti de la façon suivante :

- un maximum de 40 kg pourra être ajouté au poids minimum de la voiture défini dans l'Annexe J

- un maximum de 20 kg pourra être soustrait de ce poids minimum.

2) A partir de la troisième Epreuve, le poids de compensation maximal moins tout poids calculé selon ce qui suit sera appliqué à tous les modèles.

3) Si le temps moyen d'un modèle se situe dans la limite des 0,3 sec. par rapport au modèle le plus rapide, le poids de compensation maximum sera attribué.

4) Si un modèle est plus lent de plus de 0,3 sec. que le modèle le plus rapide, 10 kg seront déduits du poids de compensation maximal, pour toute 0,1 sec. complète qui le sépare de la limite de ces + 0,3 sec. jusqu'à un maximum de 60 kg.

Le modèle le plus rapide pris comme référence doit toujours avoir le poids de compensation maximal, à

1) The best lap times of the two fastest cars of each model, in the qualifying practice session will be scaled to a standard lap time of 114 seconds and averaged. The average of the two best lap times of each of the two fastest cars (best lap times) of each model, in Race 1 and Race 2, will be averaged and scaled to a standard lap time of 114 seconds.

The qualifying practice session, Race 1 and Race 2 will be weighted on the basis of 1.5/1.0/1.0, for the calculation of the general average.

2) If the second car of a model, on any of these occasions, is more than 0.3s. slower than the fastest of that model, its time will be assumed to be the fastest of that model plus 0.3s.

3) If only one car of a model takes part in any session, the time it sets will be the time used for the calculation.

4) The calculation will be based on a three-Event rolling average, except that it will be applied for the first time after the first two Events. For example, the results of Events 2, 3 and 4 will determine the compensation weight for Event 5.

5) If, for a given model, the three (or two for the first two Events) average lap times per Event are not within a window of + 1.0s., the average lap times outside this window will be replaced by the addition of the best average lap time plus + 1.0s.

6) The results of the calculation will be rounded to the nearest tenth (+0.235 rounded down to +0.2; +0.350 rounded up to +0.4; +0.149 rounded down to 0.1).

7) If, for any reason it is not possible to calculate a realistic time, the Panel of Stewards of the Event concerned will allocate a notional time for the calculation.

B) Weight application

1) The maximum compensation weight is 60 kg.

a) It will be divided up as follows:

- a maximum of 40 kg may be added to the minimum weight of the car defined in Appendix J

- a maximum of 20 kg may be subtracted from that minimum weight.

2) From the third Event on, the maximum compensation weight, minus any weight calculated according to the criteria below, will be applied to all models.

3) Where a model's average time is within the 0.3s. threshold in relation to the fastest model, the maximum compensation weight will be allocated.

4) If a model is slower than the fastest model by more than 0.3s. 10 kg will be deducted from the maximum compensation weight for every complete 0.1s. that separates it from this + 0.3s. up to a maximum of 60 kg.

The fastest model taken as a reference must always have the maximum compensation weight, i.e. 60 kg

savoir 60 kg (cf. B)1)).

5) Tout nouveau modèle, c'est-à-dire n'ayant pas encore pris part à une Epreuve du Championnat, se verra attribuer à sa 1^{ère} participation, à partir de la 3^{ème} Epreuve du Championnat et suivantes, le poids maximum de compensation de 60 kg.

6) Si un concurrent change de modèle de voiture en cours de saison, il emporte le poids de compensation lié au modèle qu'il va utiliser.

C) La liste provisoire des poids de compensation applicables par modèle, y compris tout calcul/toute justification requis(e) pour un temps théorique attribué selon l'Article 79 A) 7), sera publiée par la FIA au plus tard 7 jours avant le début de l'Epreuve concernée. Toute requête devra être adressée à l'administration de la FIA au plus tard 48 heures suivant la publication de la liste. Cette requête sera transmise au collège des Commissaires sportifs concernés pour décision. La notification de toute nouvelle liste devra intervenir au plus tard la veille du début de l'Epreuve concernée et aura un caractère définitif.

80. SUPPRIME

81. L'ajout d'un poids de compensation sera applicable au poids minimum des voitures tel que défini à l'Article 263-5 et D263-5 de l'Annexe J. Le poids devra être scellé et se situer conformément aux dispositions de ce même Article. Ce poids n'est scellé qu'une seule fois durant l'Epreuve, sauf cas de force majeure, et doit être placé sur le plancher de l'habitacle à l'emplacement du siège passager avant et/ou sur le plancher du coffre.

82. Le poids de compensation est toujours lié au modèle homologué.

AJUSTEMENT DES PERFORMANCES ET SPECIFICATIONS TECHNIQUES

83. L'ajustement des performances et les spécifications techniques des véhicules s'effectuent par et/ou sous le contrôle du Comité TC 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).

A) Ajustement des performances

Le Comité TC peut prendre toute décision concernant l'ajustement des performances à partir de la dernière Epreuve de la saison en cours et ce jusqu'à l'ouverture des engagements de la saison suivante par la FIA.

Toutes les recommandations pour la saison suivante seront proposées au préalable à la Commission des Voitures de Tourisme pour approbation.

Pour les voitures équipées de moteurs 1.6 turbo conformes à la réglementation technique FIA 2011, le Comité TC pourra procéder à des ajustements de performances tout au long de la saison.

B) Spécifications techniques

Tout concurrent prenant part à une Epreuve comptant

(cf. B)1)).

5) Any new model, i.e. one which has not yet taken part in an Event in the Championship, from the 3rd Event in the Championship onwards, will be allocated the maximum compensation weight of 60 kg for the first Event in which it takes part.

6) If a competitor changes the model of his car in the course of the season, he bears the compensation weight relating to the model that he will be using.

C) The provisional list of the applicable compensation weight per model, including any calculations/justifications required for a notional time allocated under Article 79 A) 7), will be published by the FIA at the latest 7 days prior to the beginning of the Event concerned. Any request must be addressed to the FIA administration at the latest 48 hours following the publication of that list. The request will then be forwarded to the relevant panel of Stewards for decision. The notification of any new list must take place at the latest on the day before the start of the Event concerned, and will be definitive.

80. DELETED

81. Addition of compensation weight is applied to the minimum weight of the cars as defined in Article 263-5 and D263-5 of Appendix J. The weight must be sealed and positioned in accordance with the provisions of that same Article.

This weight is sealed only once during the Event, except in case of force majeure, and must be placed on the floor of the cockpit, at the location of the front passenger seat and/or on the floor of the boot.

82. Compensation weight always relates to the homologated model.

ADJUSTMENT OF PERFORMANCES AND TECHNICAL SPECIFICATIONS

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

A) Adjustment of performances

The TC Committee may take any decision concerning the adjustment of performances from the last Event of the ongoing season and this, until the opening of the entries of the following season by the FIA.

Any recommendations for the following season will be proposed beforehand to the Touring car Commission for approval.

For the cars fitted with 1.6-litre turbo engines complying with the 2011 FIA Technical Regulations, the Comité will also make performance adjustments throughout the season.

B) Technical specifications

Any competitor who takes part in an Event counting

pour le Championnat 2010 devra présenter sa/ses voiture(s) dans la configuration technique telle que définie à l'Annexe 1 du présent règlement.

Toute demande de changement technique d'un véhicule, pour des problèmes de sécurité ou de mise en conformité avec la réglementation technique uniquement, 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 1^{er} janvier de chaque année.

VEHICULES

84. Le Règlement Technique pour Voitures Super 2000 et Voitures Diesel 2000 s'applique au Championnat, sauf disposition contraire du présent Règlement.

a) Si un Constructeur homologue une extension sur la fiche d'homologation FIA ou une nouvelle voiture (fiche d'homologation FIA différente), un concurrent peut commencer à l'utiliser lors de n'importe quelle Epreuve durant la saison. Il ne peut toutefois pas revenir en arrière pour le reste de la saison.

b) Un pilote n'est autorisé à passer d'une boîte de vitesses à 5 rapports à une boîte de vitesses à commande séquentielle à 6 rapports ou vice versa qu'une seule fois au cours de la saison. Une fois le changement opéré, il ne peut plus revenir en arrière.

c) Le concurrent doit déclarer, après les essais libres, mais au moins une heure avant la séance de qualifications, les rapports de transmission de chacune de ses voitures. Ces rapports devront être utilisés durant tout le reste de l'Epreuve.

85. Sur chaque Epreuve, seule une voiture par pilote pourra être engagée. Les voitures de réserve sont interdites.

CONDITIONS GENERALES RELATIVES AUX VOITURES

86. 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 mouvements du corps du pilote ;

c) de signaux de déclenchement du tour donnés à la voiture depuis les stands. Les transmetteurs de marqueurs de tours fonctionneront à l'aide de batteries et, une fois en fonctionnement, devront être indépendants (c.à.d. non connectés à tout autre matériel des stands au moyen de câbles, de fibres optiques, d'un système radio ou de wifi, etc.), être fixés solidement côté voie des stands, et ne pas pouvoir recevoir des informations extérieures. Ces déclencheurs de tour utiliseront un transmetteur opérant sur une fréquence de porteuse supérieure à 10 GHz (radio ou optique) et un faisceau d'un demi-angle inférieur à 36°, la mesure étant prise au point 3dB ; ils ne pourront pas être utilisés pour la

towards the 2010 Championship must present its car(s) in the technical configuration as defined in Appendix 1 to the present regulations.

Any request for a technical amendment of a vehicle, only for safety reasons or to bring the vehicle into conformity with the technical regulations, may be addressed 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.

VEHICLES

84. The FIA Technical Regulations for Super 2000 and Diesel 2000 cars apply for the Championship if not otherwise stated in the present Regulations.

a) If a Manufacturer homologates an extension on the FIA homologation form or a new car (different FIA homologation form), a competitor can start using it at any Event during the season. However he cannot revert back for the rest of the season to the previous one.

b) A driver is only permitted to make one change during the season from a 5-speed to a 6-speed sequential gear box or vice versa. Once he has made the change, he cannot change back.

c) After free practice, but at least one hour before the qualifying session, the competitor must declare the transmission ratios of each of his cars. These ratios must be used throughout the remainder of the Event.

85. Only one single car may be entered per driver at each Event. T-cars/spare cars are prohibited.

GENERAL CAR REQUIREMENTS

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

a) legible messages on a pit board;

b) body movement by the driver;

c) lap trigger signals from the pits to the car. Lap marker transmitters shall be battery-powered and once operating must be free-standing (i.e. not connected to any other pit equipment by means of wires, optical fibres, radio, wifi, etc.), firmly fixed on the pit lane side, and incapable of receiving external information. Such lap triggers shall use a transmitter operating with a carrier frequency above 10 GHz (radio or optical) and a beam half angle of no more than 36° when measured at the 3dB point, and shall not be used for the transmission of any data from pit to the car other than the lap mark. Lap mark data must be transmitted repeatedly and must be demonstrably consistent;

transmission de données des stands à la voiture autres que la marque de tours. Les données de marque de tour devront être transmises à plusieurs reprises, avec une fiabilité éprouvée ;

d) de communications verbales entre un pilote et son équipe par radio ;

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

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

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

SECURITE GENERALE

87. Les instructions officielles seront transmises aux pilotes au moyen des signaux prévus par le Code. Les concurrents ne devront utiliser aucun drapeau semblable de quelque manière que ce soit à ces derniers. Le pilote et ses mécaniciens doivent à tout moment suivre les instructions des commissaires de piste.

88. Il est strictement interdit aux pilotes de conduire leur voiture dans la direction opposée à celle de la course, à moins que cette manœuvre ne soit absolument nécessaire pour retirer la voiture d'un emplacement dangereux. Une voiture ne pourra être poussée pour être retirée d'un emplacement dangereux que dans le respect des indications données par les commissaires de piste.

89. Tout pilote ayant l'intention de quitter la piste ou de regagner son stand ou la zone du paddock en manifesterà l'intention en temps utile et s'assurera qu'il pourra le faire en toute sécurité.

90. Pendant les essais, le warm-up et les courses, les pilotes ne devront utiliser que la piste et devront observer à tout moment les dispositions du Code relatives à la conduite sur circuit.

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

92. Des réparations ne peuvent être effectuées sur une voiture que dans le paddock, les stands ou la grille.

93. L'organisateur doit fournir au moins deux extincteurs d'une capacité de 5 kg à chaque concurrent et s'assurer de leur bon fonctionnement.

94. 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 dans le paddock, le garage attribué à l'équipe, la voie des stands ou sur la grille de départ.

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

GENERAL SAFETY

87. Official instructions will be given to drivers by means of the signals laid out in the Code. Competitors must not use flags similar in any way whatsoever to these. The driver and his mechanics must follow the instructions of the track marshals at all times.

88. 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.

89. 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.

90. During practice, the warm-up and the races, drivers may only use the track and must at all times observe the provisions of the Code relating to driving behaviour on circuits.

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

92. Repairs to a car may only be carried in the paddock, pits or on the grid.

93. The organiser must provide at least two fire extinguishers of 5 kg capacity to each competitor and ensure that they work properly.

94. 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 paddock, the team's designated garage area, the pit lane or on the starting grid.

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

96. 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 la course et le moment où la dernière voiture entre dans le Parc Fermé, personne ne sera autorisé sur la piste à l'exception :

- a)** des commissaires de piste ou autres personnels autorisés dans l'exercice de leurs fonctions ;
- b)** des pilotes lorsqu'ils conduisent ou sous la direction des commissaires de piste ;
- c)** des mécaniciens, dans le cas d'une procédure de départ uniquement.

97. Pendant une course, le moteur ne peut être remis en marche qu'à l'aide du démarreur, sauf dans la voie des stands où l'utilisation d'un dispositif de démarrage extérieur est autorisée, aux conditions prévues aux Articles 137 et 45b).

98. Les pilotes prenant part à l'Epreuve doivent toujours porter les équipements spécifiés dans l'Annexe L au Code.

99. Dans le but de pouvoir éventuellement accéder aux voies aériennes supérieures d'un pilote accidenté, le test suivant sera pratiqué au moins une fois chaque saison sur tous les participants au Championnat :

Le pilote est assis dans sa voiture, portant un casque intégral et le dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA en place et attaché, ceinture de sécurité bouclée. Aidé de deux secouristes, le Délégué Médical de la FIA ou à sa demande le médecin chef de l'Epreuve, doivent pouvoir retirer le casque, la tête étant maintenue en permanence en position neutre.

En cas d'échec, le port d'un casque ouvert homologué pour être couplé avec un dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA sera exigé.

100. Une vitesse limitée à 60 km/h est imposée pendant l'Epreuve sur la voie des stands.

Excepté pendant la course, tout pilote dépassant la limitation se verra infliger une amende pour chaque km/h au-dessus de la limitation (cette amende pourra être augmentée en cas de récidive durant la même saison de Championnat). Pendant la course, les Commissaires Sportifs peuvent imposer une des pénalités prévues à l'Article 44 a) ou b) à tout pilote qui dépassera la limitation.

101. Si un pilote est confronté à de graves problèmes mécaniques durant les essais ou la course, il devra évacuer la piste ou regagner son stand dès que cette manœuvre pourra être effectuée en toute sécurité.

102. Les phares blancs, le feu arrière rouge et les feux de brouillard arrière de la voiture devront être allumés en permanence quand elle roulera sur une piste déclarée "piste humide".

Il sera laissé à l'appréciation du Directeur d'Epreuve

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

- a)** marshals or other authorised personnel in the execution of their duty;
- b)** drivers when driving or under the direction of the marshals;
- c)** mechanics, only in the case of a start procedure.

97. During a race, the engine may only be started with the starter, except in the pit lane where the use of an external starting device is allowed under the conditions provided for in Articles 137 and 45b).

98. Drivers taking part in the Event must always wear the equipment specified in Appendix L to the Code.

99. In order to be able to access to the airway of an injured driver should the need arise, the following test will be carried out at least once per season with each participant in the Championship:

The driver is to be seated in his car, with full-face helmet and FIA-approved head restraint in place and attached and safety harness buckled. With the help of two rescuers, the FIA Medical Delegate, or, at his request, the chief medical officer of the Event, must be able to remove the helmet with the driver's head maintained in a neutral position at all times.

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

100. A speed limit of 60 kph during the Event is enforced in the pit lane.

Except in the race, any driver who exceeds the limit will be fined for each kph above the limit (this may be increased in the case of a second offence in the same Championship season). During the race, the Stewards may impose either of the penalties under Article 44 a) or b) on any driver who exceeds the limit.

101. 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.

102. The car's white headlights, red rear light and rear fog 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

de décider si un pilote doit être arrêté car les feux de sa voiture ne fonctionnent pas. Si une voiture est arrêtée pour ce motif, elle pourra rejoindre l'Epreuve lorsque la faute aura été réparée.

103. Seuls six membres d'équipe par voiture participante (dont chacun aura reçu et devra porter une identification spéciale) seront admis dans la zone de signalisation pendant les essais et après le départ de la course. La voie et le mur des stands sont interdits aux personnes de moins de 16 ans.

104. Les animaux, sauf ceux qui pourront avoir été expressément autorisés par la FIA pour l'usage des services de sécurité, sont interdits dans la zone des stands, sur la piste et dans toutes les zones réservées aux spectateurs.

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

106. 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

107. Les pilotes doivent se conformer en permanence aux directives des commissaires de piste.

a) Pour éviter qu'il y ait le moindre doute et à des fins descriptives, la voie des stands sera divisée en deux voies. La voie la plus rapprochée du mur des stands est appelée "voie rapide", et la voie la plus proche des garages est appelée "voie intérieure" ; 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 le garage 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 conduire sa voiture depuis le garage attribué à son équipe que lorsque le signal des 10 minutes aura été donné et devra s'arrêter en file indienne dans la voie rapide. Lorsque les voitures sont autorisées à quitter la voie des stands, elles doivent le faire dans l'ordre dans lequel elles sont arrivées à la sortie de la voie des stands à moins qu'une autre voiture ne soit excessivement retardée.

d) Les concurrents ne sont pas autorisés à peindre une quelconque ligne sur la voie des stands.

e) Aucun équipement ne peut être laissé sur la voie rapide. Une voiture ne pourra entrer ou rester sur la voie rapide que si son pilote est assis à son volant en position normale de conduite et que la voiture est mue par ses propres moyens.

decide if a driver should be stopped because his lights are not working. Should a car be stopped in this way, it may re-join when the fault has been remedied.

103. Only six team members per participating car (all of whom shall have been issued with and shall be wearing special identification) are allowed in the signalling area during practice and after the start of the race. People under 16 years of age are not allowed in the pit lane or on the pit wall.

104. 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.

105. 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.

106. 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

107. Drivers must follow the directions of the marshals at all times.

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 "inner 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 garage area 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 garage area until the 10-minute signal has been given and must stop in single file in the fast lane.

When cars are permitted to leave the pit lane, they must do so in the order in which they arrived at the end of the pit lane, unless another car is unduly delayed.

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.

f) Le personnel de l'équipe ne sera admis sur la voie des stands qu'immédiatement avant de devoir intervenir sur une voiture, et il devra évacuer la voie des stands dès qu'il aura accompli sa tâche. Les bras-supports ne devront pas dépasser 4 mètres de longueur (mesurés depuis la ligne délimitant le garage de la voie intérieure) et ils devront être positionnés de sorte que tout le matériel suspendu et les flexibles se trouvent au moins à 2 mètres au-dessus du sol.

g) Il incombe au concurrent de libérer sa voiture après un arrêt aux stands, uniquement lorsqu'il peut le faire en sécurité. Les voitures dans la voie rapide ont la priorité sur celles qui quittent la voie intérieure.

h) Les voitures doivent être garées en épi, en formation lors de toutes les séances d'essais libres, de qualifications et warm-up (arrière de la voiture dans l'entrée du stand selon un angle d'environ 45 degrés et faisant face à la sortie de la voie des stands) même en cas de changement d'une ou plusieurs roues. Dans cette position uniquement, des interventions peuvent être effectuées sur les voitures lorsqu'elles sont à l'arrêt dans la zone de travail de la voie des stands. Pendant le déroulement d'une séance officielle de qualifications, toutes les voitures en compétition doivent rester dans la voie des stands lorsqu'elles ne sont pas sur la piste. A aucun moment, les voitures en compétition ne seront admises dans leur garage ou dans le paddock tant que la séance officielle de qualifications ne sera pas terminée et que les voitures n'auront pas passé les vérifications techniques après les qualifications et qu'elles n'auront pas quitté le Parc Fermé, sauf autorisation expresse du Délégué Technique de la FIA.

i) Durant toutes les séances d'essais, le warm-up et les courses, les ouvertures des garages (faisant face à la voie des stands) doivent être libres de tout type de couverture empêchant de voir clairement ce qui se passe à l'intérieur du garage. Pendant l'Epreuve, les voitures doivent être garées avec l'avant faisant face à la voie des stands à tout moment lorsqu'elles sont dans les garages.

j) Pour toutes les séances d'essais, le warm-up et les courses, les voitures sont autorisées à se rendre dans la voie rapide uniquement après l'ouverture de la sortie des stands (excepté dans le cas c) et/ou pendant la suspension de la course).

CARBURANT, RAVITAILLEMENT ET ASSISTANCE DANS LES STANDS

108. Un fournisseur unique de carburant est désigné par la FIA suivant une procédure d'appel d'offres. Cette fourniture doit s'effectuer dans le respect des conditions figurant dans le contrat signé entre la FIA et le fournisseur sélectionné.

109. Toutes les voitures devront être équipées d'un raccord auto-obturant que les commissaires techniques pourront utiliser pour prélever du carburant du réservoir. Ce raccord devra être

f) Team personnel are only allowed in the pit lane immediately before they are required to work on a car and must withdraw as soon as the work is complete. The supporting arms may not exceed 4 metres in length (measured from the line marking off the garage from the inner lane) and they must be positioned in such a way that all suspended equipment and hoses are at least 2 metres above the ground.

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 the ones leaving the inner lane.

h) Cars must be angle-parked in formation at all free practice sessions, qualifying sessions and warm-up (rear of the car into the pit entry at an angle of approximately 45 degrees facing towards the pit lane exit), even in the case of a change of one or more wheels. Only in this position can cars be worked on when stopped in the pit lane working area.

During the course of an official qualifying session, all competing cars must remain in the pit lane whilst not on the track. At no time will competing cars be allowed in their garage or the paddock areas until such time as the official qualifying session has ended and the car has been cleared from any post-qualifying scrutineering checks and released from the Parc Fermé, except with the express permission of the FIA Technical Delegate.

i) During all practice sessions, warm-up and races, the garage openings (facing the pit lane) must be free from any kind of covering that obstructs a clear view of what is happening inside the garage. During the Event, the cars must be parked with the front facing towards the pit lane at all times when in the garages.

j) For all practice sessions, warm-up and races, the cars are allowed to drive in the fast lane only after the pit exit is open (except in case c) and/or when a race is suspended).

FUEL, REFUELLING AND PIT ASSISTANCE

108. A single fuel supplier is designated by the FIA following a tendering procedure. The supplying of this fuel must be carried out in accordance with the conditions set out in the contract signed between the FIA and the selected supplier.

109. All cars must be fitted with a self-sealing connector which can be used by the scrutineers to remove fuel from the tank. This connector must be FIA approved (cf. technical list n°5) and fitted

approuvé par la FIA (cf. liste technique n°5) et monté immédiatement en amont des injecteurs.

Il devra être possible de fixer un tuyau à ce raccord. Le raccord permettant le prélèvement d'échantillons devra être placé dans une zone non condamnable entre la rampe d'injection et la conduite de carburant à l'intérieur du compartiment moteur. Ce dispositif une fois installé pourra servir au prélèvement d'échantillons et à la simulation d'une rupture de conduite.

A tout moment, la voiture devra contenir au moins 2 kg de carburant afin que des prélèvements puissent être effectués. Les 2 kg de carburant doivent être prélevés du réservoir par le raccord auto-obturant.

110. Excepté lorsque la voiture fera l'objet d'une intervention, tout le personnel devra rester à l'intérieur du stand. Le nombre de mécaniciens est illimité.

111. Pendant tout arrêt au stand, le pilote devra obligatoirement arrêter son moteur. Pendant les essais (libres, qualificatifs et le warm-up) et les courses, aucun ravitaillement et/ou retrait de carburant ne sera autorisé.

112. Toute infraction aux dispositions du Code ou du présent Règlement Sportif relatives à l'assistance dans les stands et au ravitaillement pourra entraîner l'exclusion de l'Epreuve de la voiture et du/des pilote(s) concerné(s).

ESSAIS LIBRES, ESSAIS QUALIFICATIFS ET WARM-UP

113. Sauf disposition contraire dans le présent Règlement Sportif, la discipline en vigueur dans les stands et sur la piste ainsi que les mesures de sécurité seront les mêmes pour toutes les séances d'essais et le warm-up que celles en vigueur pendant la course.

114. Aucun pilote ne pourra prendre le départ de la course sans avoir pris part à la séance d'essais qualificatifs, sauf cas de force majeure reconnu comme tel par les Commissaires Sportifs.

115. a) Pendant toute la durée des essais et le warm-up, un feu vert et un feu rouge seront placés à la sortie de la voie des stands. Les voitures ne pourront quitter la voie des stands que lorsque le feu vert sera allumé. En outre, un drapeau bleu ou un feu bleu clignotant sera présenté à la sortie des stands pour prévenir les pilotes quittant la voie des stands si des voitures approchent sur la piste.

b) A la fin de chaque séance d'essais, chaque pilote ne pourra franchir la Ligne qu'une seule fois.

116. L'horaire et le programme des essais seront publiés séparément.

Au moment du dépôt de leur engagement, tous les participants au Championnat s'engagent à respecter

immediately before the injectors.

It must be possible for a pipe to be fitted to this connector.

The sampling connector must be placed in a non-lockable area between the injection rail and the fuel line in the engine compartment. This device, once installed, may be used for the sampling and for the simulation of a pipe rupture.

At any time, the car must contain at least 2 kg of fuel for sampling. The 2 kg of fuel must be removed from the tank via the self-sealing connector.

110. Except when work is carried out on a car, all personnel must remain inside the pit. There is no limitation on the number of mechanics.

111. During any pit stop, the driver is obliged to turn off his engine. During the practices (free, qualifying and warm-up) and races, refuelling and/or removing of fuel is not permitted.

112. Any breach of the provisions of the Code or these Sporting Regulations relating to pit assistance and refuelling may result in the exclusion of the car and driver(s) concerned from the Event.

FREE PRACTICE, QUALIFYING PRACTICE AND WARM UP

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

114. No driver may start in a race without taking part in the qualifying practice session, except in a case of "force majeure" duly recognised as such by the Stewards.

115. a) During practice and the warm-up, 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.

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

116. The time schedule and the programme of the practice will be published separately.

With the submission of the registration, all participants in the Championship agree to abide by the following

les restrictions suivantes en matière d'essais :

Une ou plusieurs séance(s) d'essais officielle(s) sera(ont) organisée(s) par le promoteur du Championnat après en avoir informé la FIA au moins trois semaines avant la première Epreuve de la saison concernée.

A partir de la 1^{ère} Epreuve et ce jusqu'à la dernière, aucun essai privé, sauf ceux expressément autorisés par la FIA à la demande de la Commission des Voitures de Tourisme, ne sera autorisé avec des voitures entièrement ou en partie conformes au Règlement Technique Super 2000 et Diesel 2000 sur un quelconque lieu avant qu'il n'accueille une manche du Championnat.

Ces essais seront organisés par le Promoteur et les coûts seront à la charge des concurrents.

117. Il y aura deux séances d'essais libres de 30 minutes. Trente minutes supplémentaires d'essais privés avant une Epreuve pourront être programmées si nécessaire avec l'accord de la FIA.

118. Il y aura une séance d'essais qualificatifs d'une durée de 30 minutes. Il y aura une séance de 45 minutes pour les Epreuves se déroulant sur des circuits en ville qualifiés comme tels par la Commission des Voitures de Tourisme.

La séance d'essais qualificatifs sera scindée en deux parties : Q1 et Q2. Toutes les voitures y participeront pendant les 20 premières minutes (30 minutes pour les circuits de ville) Q1. A la fin de cette période, toutes les voitures regagneront leurs stands. Les 10 voitures les plus rapides à ce stade, d'après les temps provisoires, reprendront la séance d'essais qualificatifs pour les 10 dernières minutes (15 minutes pour les circuits de ville) Q2.

Seules les voitures habilitées à marquer des points dans le Championnat peuvent prendre part à la Q2.

Du début de la Q1 à la fin de la Q2, les principes suivants s'appliqueront :

- l'ajout ou le retrait de carburant est interdit sur les voitures.
- toutes les voitures devront être garées en épi sur la voie de travail, lorsqu'elles ne sont pas sur la piste.
- les voitures ne seront autorisées sur la voie rapide que lorsque la sortie des stands sera ouverte au départ ou nouveau départ de la séance.

Après l'achèvement de la Q1, les voitures ne prenant pas part à la Q2 seront en régime de Parc Fermé. Tout travail effectué sur ces voitures devra cesser au drapeau à damier, et les voitures concernées devront reposer sur leurs roues pendant le reste de la séance.

Seules les voitures admises à la Q2 pourront faire l'objet d'une intervention après le drapeau à damier de la Q1.

L'intervalle entre la Q1 et la Q2 sera d'au moins 5 minutes.

restrictions on testing:

One or more official testing sessions will be organised by the promoter of the Championship, once the FIA has been informed of this, at least three weeks before the first Event of the season concerned.

From the 1st Event right through to the last, no private testing, except those expressly authorised by the FIA at the Touring Car Commission's request, is permitted with cars complying completely or partly with the Super 2000 and Diesel 2000 Technical Regulations at any venue prior to its hosting a Championship round.

These testing sessions will be organised by the Promoter, the costs being charged to the competitors.

117. There will be two free practice sessions of 30 minutes. An additional 30 minutes of private testing prior to an Event may be scheduled, if necessary with the agreement of the FIA.

118. There will be one 30-minute qualifying practice session. There will be one 45-minute session for Events taking place on street circuits classed as such by the Touring Car Commission.

The qualifying session will be split into 2 parts, Q1 and Q2. All cars will take part for the first 20 minutes (30 minutes for street circuits) Q1. At the end of this time, all cars will return to their pits. The fastest 10 cars at this point, according to the provisional times, will recommence qualifying practice for the last 10 minutes (15 minutes for street circuits) Q2.

Only cars that are entitled to score points in the Championship may take part in Q2.

From the start of Q1 until the end of Q2, the following principles will apply:

- no fuel can be added or removed from the cars.
- all cars must be angle-parked on the working lane, when not on the track.
- cars will only be allowed on the fast lane when the pit exit is open at the start or restart of the session.

After the completion of Q1, the cars that will not take part in Q2 will be under Parc Fermé regulations. Any work that is being carried out on these cars must stop at the chequered flag, and the relevant cars must be resting on their wheels for the remainder of the session.

Only the cars allowed to take part in Q2 may be worked on after the chequered flag of Q1.

The interval between Q1 and Q2 will be of at least 5 minutes.

Dans le cas où il deviendrait nécessaire de reporter la Q2 plus de 30 minutes après le drapeau à damier de la Q1, toutes les voitures, y compris celles qui ne seraient pas qualifiées pour la Q2, devront être dirigées vers leur garage respectif et mises en régime de Parc Fermé.

Les voitures admises pour la Q2 seront libérées au plus tard 30 minutes avant le départ de la Q2.

Afin de déterminer quels pilotes éliminer de la Q2, si deux pilotes ou plus réalisent des temps identiques durant la Q1, la priorité sera donnée à celui qui l'aura obtenu en premier.

Après l'achèvement de la Q2, toutes les voitures doivent être conduites immédiatement dans le Parc Fermé.

- Les voitures qui sont sur la piste seront conduites directement dans le Parc Fermé sans s'arrêter dans la voie des stands, sauf instruction contraire des officiels de course.

- Les voitures qui sont dans la voie des stands doivent immédiatement être poussées par les équipes dans le Parc Fermé.

Dans les deux cas, les pilotes et les équipes doivent se conformer aux instructions des officiels de course.

119. Warm-up : une séance d'essais libres, aura lieu le jour de la course; elle durera 15 minutes.

120. En aucun cas, un retard de la séance d'essais libres (warm-up) ou d'autres difficultés rencontrées le matin de la course ne pourront entraîner un changement de l'heure du départ des courses.

121. Pendant les essais, si une voiture s'arrête, elle devra être dégagée de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas les autres concurrents. Si le pilote est dans l'impossibilité de dégager la voiture d'un emplacement dangereux à son volant, il sera du devoir des commissaires de piste de lui prêter assistance. Si des moyens techniques sont utilisés par les commissaires de piste pour dégager la voiture vers une position sûre, cette assistance ne pourra pas être utilisée pour permettre au pilote/à la voiture concerné(e) de rejoindre la séance.

122. Les essais pourront être interrompus aussi souvent et pour aussi longtemps qu'il sera jugé nécessaire afin de dégager la piste ou de permettre l'enlèvement d'une voiture. Dans le cas d'essais libres exclusivement, la période d'essais ne sera pas prolongée après une interruption de ce genre.

En outre, si, de l'avis des Commissaires Sportifs, un arrêt est causé délibérément, le pilote concerné pourra voir les temps qu'il aura réalisés au cours de cette séance annulés (en substitution ou en plus d'autres pénalités existantes) ; il pourra par ailleurs se voir refuser l'autorisation de participer à toute autre séance d'essais ce jour-là.

En cas d'infraction en matière de pilotage lors de toute séance d'essais et le warm-up, les

Should it become necessary to postpone Q2 more than 30 minutes after the chequered flag of Q1, all the cars, including those which did not qualify for Q2, must be directed to their respective garage and placed under Parc Fermé rules.

The cars admitted to Q2 will be released at the latest 30 minutes before the start of Q2.

In order to determine which drivers to eliminate for Q2, if two or more drivers set identical times during Q1, priority will be given to the one who set it first.

After completion of Q2, all cars must be directed immediately to the Parc Fermé.

- Cars that are on the track will be driven directly to the Parc Fermé without stopping in the pit lane, unless instructed otherwise by the race officials.

- Cars that are in the pit lane must immediately be pushed by the teams to the Parc Fermé.

In both cases, drivers and teams must comply with the instructions of the race officials.

119. Warm-up: a free practice session will take place on race day; it will last 15 minutes.

120. Under no circumstances can a delay in the free practice session (warm-up) or other difficulty on race morning result in a change to the starting time of the races.

121. 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.

If technical means are used by the marshals to remove the car to a safe position, this assistance cannot be used to help the driver/car concerned to rejoin the session.

122. Practice may be interrupted as often and for as long as deemed necessary to clear the track or to allow the recovery of a car. In the case of free practice only, there will be no prolongation of the practice period after an interruption of this kind.

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.

In the event of a driving infringement during any practice session or the warm-up, the Stewards may

Commissaires Sportifs pourront faire reculer le pilote d'autant de places sur la grille qu'ils le jugeront approprié (en substitution ou en plus d'autres pénalités existantes).

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'Art. 47.

123. Toutes les voitures abandonnées sur le circuit pendant une séance seront ramenées aux stands dès que possible et pourront participer à la séance suivante.

124. Au cas où la séance d'essais qualificatifs serait ainsi interrompue, aucune réclamation relative aux conséquences possibles sur la qualification des pilotes admis au départ ne pourra être acceptée.

125. Tous les tours effectués pendant la séance d'essais qualificatifs seront chronométrés pour déterminer la position de la voiture au départ de la course 1, conformément aux dispositions de l'Article 129. A l'exception des tours pendant lesquels un drapeau rouge aura été présenté, il sera considéré qu'une voiture a effectué un tour chaque fois qu'elle franchira la Ligne.

ARRET DES ESSAIS

126. Dans le cas où il deviendrait nécessaire d'arrêter les essais à cause de l'encombrement du circuit à la suite d'un accident, ou parce que les conditions atmosphériques ou d'autres raisons en rendent la poursuite dangereuse, le drapeau rouge sera déployé et tous les feux d'annulation seront allumés sur la Ligne. Simultanément, des drapeaux rouges seront déployés à tous les postes de commissaires de piste. Lorsque le signal de cesser de courir sera donné, toutes les voitures devront réduire immédiatement leur vitesse et rentrer au pas à leurs stands respectifs, tout stationnement sur la voie rapide étant interdit. Toutes les voitures abandonnées sur la piste seront retirées et placées en lieu sûr. A la fin de chaque séance d'essais, tous les pilotes ne pourront franchir la Ligne qu'une seule fois.

127. SUPPRIME

LA GRILLE

128. A l'issue de la séance d'essais qualificatifs, le temps le plus rapide réalisé par chaque pilote sera officiellement publié.

129. La grille de départ de la Course 1 sera déterminée de la manière suivante :

- a) Les dix premières places seront occupées par les

drop the driver as many grid positions as they consider appropriate (in substitution or in addition to other available penalties).

Unless it is completely clear that a driver committed a driving infringement, any such Incident will normally be investigated after the relevant session; any penalty imposed shall not be subject to appeal.

Where appropriate, regard will also be given to the provisions of Article 47.

123. All cars abandoned on the circuit during any session will be brought back to the pits as soon as possible and may participate in the subsequent session.

124. Should the qualifying session be thus interrupted, no protest can be accepted as to the possible effects of the interruption on the qualification of drivers admitted to start.

125. All laps covered during qualifying practice will be timed to determine the car's position at the start of race 1 in accordance with the prescriptions of Article 129. 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

126. 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 red flag and the abort lights will be shown at the Line. Simultaneously, red flags will be shown at all the marshals' posts. When the signal is given to stop, all cars shall immediately reduce speed and proceed slowly back to their respective pits; parking in the fast lane is forbidden.

All cars abandoned on the track will be removed to a safe place. At the end of each practice session, all drivers may only cross the Line once.

127. DELETED

THE GRID

128. At the end of qualifying practice, the fastest time achieved by each driver will be published officially.

129. The starting grid for Race 1 will be drawn up in the following way:

- a) The top ten positions will be occupied by the

voitures ayant pris part à la Q2. La voiture la plus rapide prendra le départ de la course sur la position de la grille qui constituait la pole position l'année précédente ou, sur un nouveau circuit, sur celle qui a été désignée comme telle par la FIA.

- b) Toute voiture admise à la Q2 qui n'effectuerait pas de tour chronométré à la Q2, sera placée en 10^{ème} position. Si 2 voitures ou plus ne parviennent pas à couvrir un tour chronométré à la Q2, elles seront placées selon le même principe, en fonction de leurs positions relatives à la Q1.
- c) Les positions suivantes seront occupées par les voitures éliminées durant la Q1.

130. Si deux pilotes ou plus obtenaient le même temps, la priorité serait donnée à celui qui l'a obtenu en premier. Une fois que la grille a été établie conformément à l'Article 129 a) c) et b), les pénalités de position sur la grille (s'il y a lieu) seront appliquées aux pilotes en question dans l'ordre des infractions commises.

131. Un pilote dont le meilleur temps qualificatif de la Q1 dépasse 107% du temps le plus rapide effectué en Q1 ne sera pas autorisé à participer au warm-up ou à la course. Néanmoins, dans des circonstances exceptionnelles qui pourront inclure la réalisation d'un temps au tour lors d'une précédente séance d'essais libres, les Commissaires Sportifs pourront autoriser la voiture à prendre le départ de la course. Si plus d'un pilote est accepté de cette manière, leur ordre sera déterminé par les Commissaires Sportifs.

Dans ces deux cas, la décision des Commissaires Sportifs ne pourra faire l'objet d'aucun appel de la part des équipes.

132. La grille de départ définitive de la Course 1 sera publiée 30 minutes après le warm-up, le jour de la course; la grille de départ provisoire de la Course 2 sera publiée après la Course 1.

La grille de départ de la Course 2 sera établie en fonction du classement provisoire de la Course 1.

- a) Les 8 premières voitures classées marquant des points seront placées dans l'ordre inverse du classement provisoire de la Course 1.
- b) Les autres voitures seront placées derrière et prendront le départ à partir de la 9^{ème} place et ainsi de suite jusqu'au dernier classé de la Course 1.
- c) Les voitures non classées à l'issue de la Course 1 seront placées sur la grille de départ derrière les voitures normalement classées en fonction du nombre de tours couverts (par ex. la première voiture ayant abandonné lors de la Course 1 occupera la dernière place sur la grille, la deuxième voiture ayant abandonné occupera l'avant-dernière place et ainsi de suite.)
- d) Entre deux courses, tout concurrent souhaitant que les règles s'appliquant au Parc Fermé soient neutralisées devra soumettre une demande écrite à

cars which took part in Q2. The fastest car will start the race from the position on the grid which was the pole position in the previous year or, on a new circuit, has been designated as such by the FIA.

- b) Any car eligible for Q2 that does not complete a timed lap in Q2 will be placed in 10th position. If 2 or more cars fail to complete a timed lap in Q2, they will be placed following the same principle, according to their relative positions in Q1.
- c) The next positions will be occupied by the cars eliminated during Q1.

130. Should two or more drivers have set identical times, priority will be given to the one who set it first.

Once the grid has been established in accordance with 129 a) c) and b), grid position penalties (if any) will be applied to the drivers in question in the order in which the offences were committed.

131. Any driver whose best qualifying lap of Q1 exceeds 107% of the fastest time in Q1 will not be allowed to take part in the warm-up or in the race.

Under exceptional circumstances, however, which may include setting a lap time in a previous free practice session, the Stewards may permit the car to start the race. Should more than one driver be accepted in this manner, their order will be determined by the Stewards.

In neither case may a team appeal against the Stewards' decision.

132. The final starting grid of Race 1 will be published 30 minutes after the warm-up on race day; the provisional starting grid of Race 2 will be published after Race 1.

The starting grid for Race 2 will be determined by the provisional results of Race 1.

- a) The first 8 point-scoring cars classified will be placed in reverse order of the provisional classification of Race 1.
- b) The other cars will be placed behind them and will take the start from the 9th place and so on until the last placed car in Race 1.
- c) The cars not classified in Race 1 will be placed on the starting grid after those regularly classified, according to the number of laps covered (e.g.: the first car retired in Race 1 will occupy the last spot of the grid, the second retired will occupy the last-but-one spot, and so on).
- d) Between the two races, any competitor who wishes the Parc Fermé rules to be neutralised must submit a written request to this effect to the Stewards of the

cet effet aux Commissaires Sportifs de l'Epreuve par l'intermédiaire du Délégué Technique.

e) Toutes les voitures qui n'auront pas été autorisées à s'aligner sur la grille en fonction des places obtenues à l'issue de la Course 1 en raison de la neutralisation du Parc Fermé ou suite à des décisions des Commissaires Sportifs de l'Epreuve se placeront au fond de la grille de départ dans l'ordre du classement à l'issue des qualifications.

f) Cette même procédure s'appliquera à toute voiture qui se sera trouvée dans les stands à la fin de la Course 1, qui n'aura pas terminé la première course et qui aura subi une intervention pendant le Parc Fermé prévu entre les deux courses.

g) Tout concurrent dont la/les voiture(s) serai(en)t dans l'impossibilité de prendre le départ pour quelque raison que ce soit (ou qui a de bonnes raisons de penser que sa/ses voiture(s) ne sera/seront pas prête(s) à prendre le départ) devra en informer le Directeur d'Epreuve ou le Délégué Technique dès qu'il en aura l'occasion et, dans tous les cas, pas plus tard que 45 minutes avant le départ de la course. Si une ou plusieurs voiture(s) est/sont retirée(s), l'/les intervalle(s) laissé(s) sur la grille sera/seront comblé(s) en conséquence.

133. Les rangs de la grille seront espacés d'au moins 8 mètres.

BRIEFING

134. Un briefing par le Directeur d'Epreuve aura lieu de préférence la veille de la course. Tous les pilotes engagés dans l'Epreuve et les représentants attitrés de leurs concurrents devront être présents pendant tout le briefing ; toute absence pourra entraîner l'exclusion de la course.

Si le Directeur d'Epreuve estime qu'un autre briefing est nécessaire, il aura lieu à une heure et dans un endroit convenus avec les Commissaires Sportifs de l'Epreuve. Les pilotes et les représentants des concurrents en seront informés.

PROCEDURE DE DEPART

135. 20 minutes avant l'heure du départ du tour de formation, les voitures quitteront les stands 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. Si les pilotes souhaitent effectuer plus d'un tour de reconnaissance, ils effectueront un passage par la voie des stands à une vitesse très réduite entre chacun des tours.

Toute voiture qui ne termine pas le tour de reconnaissance et ne rejoint pas la grille ou la voie des stands par ses propres moyens ne sera pas autorisée à prendre le départ de la course depuis la grille.

Après la course, la voiture sera ramenée dans la voie des stands.

Meeting via the Technical Delegate.

e) All the cars that have lost the right to line up according to the positions obtained in Race 1 for neutralisation of the Parc Fermé or following decisions by the Stewards of the Meeting will line up at the back of the starting grid in the order of their qualifying position.

f) This same procedure will apply to any car that was in the pits at the end of Race 1 and did not take the chequered flag and has been worked on during the Parc Fermé between the two races.

g) 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 Event, no later than 45 minutes before the start of the race. If one or more cars are withdrawn, the grid will be closed up accordingly.

133. The rows on the grid will be separated by at least 8 metres.

BRIEFING

134. A briefing by the Race Director will take place preferably on the day before the race. 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, this will take place at a time and place agreed with the Stewards of the meeting. The drivers and the competitors' representatives will be informed accordingly.

STARTING PROCEDURE

135. 20 minutes before the time for the start of the formation lap, the cars will leave the pits to cover a reconnaissance lap. At the end of this lap, they will stop on the grid in starting order with their engines stopped. Should they wish to cover more than one reconnaissance lap, this must be done by driving through the pit lane at a greatly reduced speed between laps.

Any car which does not finish the reconnaissance lap and does not reach the grid or the pit lane under its own power will not be permitted to start the race from the grid.

After the race, the car will be brought back to the pit lane.

136. 12 minutes avant l'heure du départ, un signal sonore retentira annonçant que la fermeture de la sortie des stands aura lieu 2 minutes plus tard.

10 minutes avant l'heure de départ, la sortie des stands sera fermée et un second signal sonore retentira. Toute voiture se trouvant encore dans les stands 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.

Si la sortie des stands est située juste derrière la Ligne, toutes ces voitures pourront rejoindre la course une fois que l'ensemble du plateau aura passé la sortie de la voie des stands pour la première fois après le départ.

Si la sortie des stands se trouve juste devant la Ligne, les voitures pourront rejoindre la course dès que l'ensemble du plateau aura traversé la Ligne après le départ.

137. L'utilisation d'une batterie externe est autorisée sur la grille de départ dans la zone de travail située dans la "voie des stands intérieure" devant le garage de l'équipe et dans la zone d'attente à la sortie de la voie des stands en cas d'un départ depuis celle-ci.

138. L'approche du départ sera annoncée par des panneaux présentés dix minutes, cinq minutes, trois minutes, une minute et quinze secondes avant le départ du tour de formation. Chacun de ces panneaux sera accompagné d'un signal sonore.

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

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

Lorsque le panneau cinq minutes sera montré, les roues de toutes les voitures devront avoir été montées. Après ce signal, les roues ne pourront plus être enlevées que dans les stands.

Une pénalité de « stop and go » sera imposée à tout pilote dont la voiture n'avait pas toutes les roues complètement montées au signal cinq minutes.

Les couvertures chauffantes pourront être utilisées jusqu'au signal trois minutes. Au signal trois minutes, les voitures devront reposer sur leurs roues.

Lorsque le panneau une minute sera montré, les moteurs seront démarrés et tous les personnels techniques des équipes devront quitter la grille avant que le signal quinze secondes ne soit donné en emportant tout le matériel avec eux.

Le ravitaillement est interdit sur la grille.

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

136. 12 minutes before the starting time, a warning signal announcing the closing of the pit exit in 2 minutes will be given.

10 minutes before the starting time, the pit exit will be closed and a second warning signal will be given. Any car which is still in the pits 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, all such cars may then join the race once the whole field has passed the end of the pit lane for the first time after the start.

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.

137. The use of an external battery is authorised on the starting grid in the working area on the "inner pit lane" in front of the team's garage and in the waiting area at the end of the pit lane in case of a start from there.

138. 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.

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

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.

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

Tyre-warmers may be used until the three-minute signal. At the three-minute signal, the cars must be resting on their wheels.

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.

Fuelling on the grid is prohibited.

139. 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, maintaining their starting order. The cars will be followed by a race-closing car. During this lap, practice starts are forbidden and the formation must be kept as tight as 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 outre mesure le reste du plateau. Dans ce cas, les pilotes ne pourront dépasser que pour rétablir l'ordre de départ initial. Un pilote retardé en quittant la grille ne pourra dépasser une autre voiture en mouvement s'il est resté immobile après le franchissement de la Ligne par le reste des voitures, et il devra prendre le départ de la course à partir de l'arrière 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 sera considérée comme une ligne blanche située à un mètre devant la pole position.

139.A – Pour la Course 1 uniquement :

Une pénalité en temps sera imposée à tout pilote qui, de l'avis des Commissaires Sportifs, a dépassé sans nécessité une autre voiture pendant le tour de formation.

La voiture officielle de l'organisateur doit rouler à environ 80 km/h lors du tour de formation.

140. Dans le cas où un pilote aurait besoin d'aide après le signal 15 secondes, il devra l'indiquer aux commissaires de piste.

Si la voiture demeure incapable de prendre le départ du tour de formation, elle sera poussée dans la voie des stands par le chemin le plus court, et les mécaniciens pourront de nouveau intervenir dessus. Tout pilote étant poussé depuis la grille ne peut pas essayer de faire démarrer la voiture.

Dans ce cas, des commissaires de piste munis de drapeaux jaunes se tiendront à côté de la voiture (ou des voitures) concerné(es) pour prévenir les pilotes arrivant derrière.

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 les voitures capables de quitter la grille l'auront fait.

141. Lorsque les voitures auront regagné leurs places respectives sur la grille de départ, un drapeau vert sera présenté derrière le dernier rang de la grille. Le starter donnera alors un signal 5 secondes avant d'allumer le feu rouge. Il s'écoulera normalement de 0,2 à 3 secondes entre le moment où les feux rouges seront allumés et le moment où ils s'éteindront. Le départ de la course sera donné à l'extinction des feux rouges.

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

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

139.A – For Race 1 only:

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

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

140. If any driver needs assistance after the 15-second signal, he must indicate this to the marshals.

If the car is still unable to start the formation lap, it will be pushed into the pit lane by the shortest route and the mechanics may work on the car again.

Any driver being pushed from the grid may not attempt to start the car.

In this case, marshals with yellow flags will stand beside any car (or cars) concerned to warn drivers behind.

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 which remain on the grid into the pit lane by the fastest route immediately after all cars able to do so have left the grid.

141. When the cars have come back to their respective grid positions, a green flag will be shown behind the last grid row. The starter will then show a 5-second signal, and will then switch on the red light. Normally, the time lapse between switching on the red lights and extinguishing them will be between 0.2 and 3 seconds. The race will be started by extinguishing the red lights.

141 A – Pour la Course 1 uniquement :

La voiture officielle de l'organisateur se retirera à la fin du tour de formation. Les voitures continuent seules sous la direction 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 est contrôlée au radar par un juge de fait. Tout écart avec les vitesses prévues (entre 70 et 90 km/h) avant que le départ ne soit donné donnera lieu à une pénalité de stop-and-go.

Le feu rouge est allumé pendant le tour de formation. Aucune voiture ne pourra en dépasser une autre avant que le signal de départ ne soit donné.

142. Si, après le retour de la voiture sur la grille de départ au terme du tour de formation, un problème apparaît, les procédures suivantes s'appliqueront :

a) Si un problème susceptible de compromettre le départ apparaît sur la voiture, le pilote doit immédiatement l'indiquer aux commissaires de piste et le commissaire responsable de sa ligne doit immédiatement agiter un drapeau jaune. Si le Directeur d'Epreuve décide que le départ doit être retardé, les feux verts seront allumés deux secondes après les feux d'annulation, un panneau indiquant "EXTRA FORMATION LAP" sera montré et toutes les voitures en mesure de le faire devront effectuer un autre tour de formation tandis que la voiture qui a été victime du problème est déplacée dans la voie des stands. Tout pilote étant poussé depuis la grille ne peut pas essayer de faire démarrer la voiture.

L'équipe pourra alors tenter de remédier au problème et, dans le cas où elle y parviendrait, la voiture pourra repartir depuis la sortie de la voie des stands. Dans le cas où plusieurs voitures seraient impliquées, leur ordre de départ sera déterminé en fonction de l'ordre dans lequel elles auront atteint la sortie de la voie des stands. Chaque fois que cela se produit, la course sera écourtée d'un tour.

b) Si un autre type de problème se pose et si le Directeur d'Epreuve décide de retarder le départ de la course, les procédures suivantes s'appliqueront :

1) Si le départ de la course n'a pas été donné, tous les feux d'annulation seront allumés, un panneau "DELAYED START" sera présenté, tous les moteurs seront arrêtés et le nouveau tour de formation commencera 5 minutes plus tard, la distance de la course étant réduite d'un tour. Le signal suivant sera le signal trois minutes.

Chaque fois que cela se produit, la course sera écourtée d'un tour.

2) Si le départ de la course a déjà été donné, les commissaires de piste situés le long de la grille agiteront leurs drapeaux jaunes afin d'informer les pilotes qu'une voiture est immobilisée sur la grille.

3) Si, après le départ de la course, une voiture reste immobile sur la grille de départ, il est du devoir des commissaires de piste de la pousser dans la voie des stands par le chemin le plus rapide.

4) Si le pilote ne peut démarrer la voiture alors qu'elle est poussée, ses mécaniciens pourront

141 A – For Race 1 only:

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

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

142. If, after returning to the starting grid at the end of the formation lap, a problem arises, the following procedures shall apply:

a) If a car develops a problem that could endanger the start, the driver must immediately indicate this to the marshals and the marshal responsible for that row must immediately wave a yellow flag. If the Race Director decides the start should be delayed, the green lights will be illuminated two seconds after the abort lights, a board saying "EXTRA FORMATION LAP" will be displayed, and all cars able to do so must complete a further formation lap whilst the car which developed the problem is moved into the pit lane.

Any driver being pushed from the grid may not attempt to start the car.

The team may then attempt to rectify the problem and, if successful, the car may then start from the end of the pit lane. Should there be more than one car involved their starting order will be determined by the order in which they reached the end of the pit lane.

Every time this happens the race will be shortened by one lap.

b) If any other type of problem arises, and if the Race Director decides the start should be delayed, the following procedures shall apply:

1) If the race has not been started, the abort lights will be switched on, a board saying "DELAYED START" will be displayed, all engines will be stopped and the new formation lap will start 5 minutes later with the race distance reduced by one lap. The next signal will be the three-minute signal.

Every time this happens the race will be shortened by one lap.

2) If the race has been started, the marshals alongside the grid will wave their yellow flags to inform the drivers that a car is stationary on the grid.

3) If, after the start, a car is immobilised on the starting grid, it shall be the duty of the marshals to push it into the pit lane by the fastest route.

4) If the driver is unable to start the car whilst it is being pushed, his mechanics may attempt to start it in

essayer de la démarrer dans la voie des stands. Si, à ce moment-là, la voiture démarre, elle pourra rejoindre la course.

142 A – Pour la Course 1 uniquement :

a) Il y a un départ lancé. Le signal de départ sera donné au moyen de feux verts de départ.

Pendant le départ d'une course, le mur des stands doit être libre de toute personne à l'exception des officiels et des commissaires préposés à l'incendie dûment autorisés qui auront tous reçu le laissez-passer approprié et devront le porter.

b) Si un problème se produit lorsque les voitures atteignent la Ligne à la fin du tour de formation, le feu reste rouge. Des drapeaux jaunes seront déployés à tous les postes d'observation. Les voitures, sous la direction de la voiture en pole position, effectuent un autre tour de formation. Elles seront rejointes et conduites par la voiture de tête officielle et entameront un nouveau tour de formation.

143. Toutes les voitures partant de la voie des stands devront être arrêtées par les commissaires de piste à la sortie de la voie des stands. Ces voitures seront considérées comme ayant pris le départ dès que les commissaires de piste les auront laissées s'élaner. Les feux à la sortie de la voie des stands devront être strictement respectés. Les voitures ayant pris le départ de la voie des stands boucleront leur premier tour dès qu'elles franchiront la ligne de départ/d'arrivée pour la première fois. Si la sortie de la voie des stands se trouve avant la ligne, les voitures ayant pris le départ de la voie des stands boucleront leur premier tour dès qu'elles franchiront la ligne de départ/d'arrivée pour la seconde fois.

144. Sauf autorisation expresse de la FIA, pendant le départ d'une course, le mur des stands devra être libre de toute personne à l'exception d'une personne par voiture, des officiels et des commissaires préposés à l'incendie dûment autorisés qui auront tous reçu l'accréditation (laissez-passer) appropriée et devront la porter.

145. Une pénalité en temps sera infligée pour un faux départ signalé par les juges de départ ou les juges de fait.

146. La seule variation permise dans cette procédure de départ relève des cas suivants :

a) S'il commence à pleuvoir après l'apparition du signal 5 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 15 minutes. Si nécessaire, la procédure prévue par l'Article 138 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 que celle-ci ne puisse être négociée en

the pit lane. If the car then starts, it may rejoin the race.

142 A – For Race 1 only:

a) There will be a rolling start. The starting signal will be given by means of starting green lights.

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.

b) 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.

143. All cars starting from the pit lane must be stopped by the marshals at the pit lane exit. These cars are considered to have started as soon as released by the marshals. The lights at the pit lane exit must be strictly observed. Cars starting from the pit lane will have completed their first lap as soon as they cross the start/finish line for the first time.

If the pit lane exit is before the line, cars starting from the pit lane will have completed their first lap as soon as they cross the start/finish line for the second time.

144. Unless specifically authorised by the FIA, during the start of a race, the pit wall must be kept free of all persons with the exception of one person per car, properly authorised officials and fire marshals, all of whom shall have been issued with and shall be wearing the appropriate pass.

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

146. Only in the following cases will any variation in the start 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 15-minute point. If necessary the procedure set out in Article 138 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

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 151 s'appliquera.

147. 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 par rapport à 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

148. Une course ne sera pas suspendue en cas de pluie sauf si le circuit était bloqué ou si la poursuite de la course s'avérait dangereuse (voir Article 152).

149. Pendant la course, si jamais une voiture s'arrête, 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 se trouve dans l'impossibilité de dégager la voiture d'une position dangereuse assis à son volant, il sera du devoir des commissaires de piste de lui prêter assistance. Si, grâce à cette assistance, le moteur redémarre et le pilote peut rejoindre la course, la voiture sera exclue du classement de la course. Si des moyens techniques sont utilisés par les commissaires de piste pour dégager la voiture vers une position sûre, cette assistance ne pourra pas être utilisée pour permettre au pilote/à la voiture concerné(e) de rejoindre la course, excepté au titre de l'Article 140.

150. Pendant la course, les pilotes sortant de la voie des stands ne pourront le faire que lorsque le feu à la sortie de la voie des stands sera vert, et sous leur propre responsabilité. Un commissaire de piste muni d'un drapeau bleu ou d'un feu bleu clignotant préviendra également le pilote si des voitures approchent sur la piste.

VOITURE DE SECURITE

151. Article 2.9 de l'Annexe H. L'alinéa 2.9.16 ne s'applique pas à ce Championnat. Il est remplacé par le texte suivant : Pour chaque course, les deux premiers tours réalisés par la Voiture de Sécurité ne seront pas pris en compte dans la distance de la course.

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 151 will apply.

147. 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

148. A race will not be suspended in the event of rain unless the circuit is blocked or it is dangerous to continue (see Article 152).

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

If technical means are used by the marshals to remove the car to a safe position, this assistance cannot be used to help the driver/car concerned to rejoin the race, except under Article 140.

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

SAFETY CAR

151. Article 2.9 of Appendix H. Paragraph 2.9.16 does not apply to this Championship. It is replaced with the following text: In each race, the first 2 Safety Car laps completed will not count towards the race distance.

SUSPENSION DE LA COURSE

152. S'il s'avère nécessaire de suspendre la course à cause de l'encombrement du circuit à la suite d'un accident ou parce qu'à ce moment les conditions atmosphériques ou d'autres raisons en rendent la poursuite dangereuse, le directeur de course ordonnera que des drapeaux rouges soient déployés à tous les postes de commissaire de piste et que les feux d'annulation soient allumés sur la Ligne.

Lorsque le signal de suspension de la course est donné, les dépassements sont interdits, la sortie des stands est fermée et toutes les voitures doivent avancer lentement jusqu'à la ligne du drapeau rouge où elles doivent s'arrêter en formation décalée. Si la voiture de tête sur la piste ne se trouve pas devant la file, toutes les voitures situées entre elle et la ligne du drapeau rouge recevront l'instruction d'accomplir un autre tour avant la reprise de la course.

Si des voitures ne sont pas en mesure de revenir sur la grille du fait que la piste est bloquée, elles seront ramenées lorsque la piste sera dégagée et seront disposées dans l'ordre qu'elles occupaient avant la suspension de la course.

L'ordre des voitures sera déterminé en fonction des positions qu'elles occupaient à la fin de la section du circuit parcouru avant la décision de suspension de la course.

Ces voitures seront ensuite autorisées à reprendre la course.

La Voiture de Sécurité sera conduite devant la file des voitures derrière la ligne du drapeau rouge.

Pendant la suspension de la course :

- ni la course ni le système de chronométrage ne seront arrêtés (sous réserve de l'Article 151) ;
- il sera possible d'intervenir sur les voitures une fois qu'elles seront arrêtées derrière la ligne du drapeau rouge ou qu'elles seront entrées dans les stands mais toute intervention de ce genre ne devra pas empêcher la reprise de la course ;
- tout ravitaillement et/ou retrait de carburant sera(ont) interdit(s) ;
- seuls les membres des équipes et les officiels seront autorisés sur la grille.

Les voitures pourront entrer dans la voie des stands pendant la suspension de la course mais une pénalité de passage par la voie des stands (voir Article 44) sera infligée à tout pilote qui entre dans la voie des stands ou dont la voiture est poussée depuis la grille vers la voie des stands après la suspension de la course. Toute voiture qui se trouvait à l'entrée des stands ou dans la voie des stands lorsque la course a été suspendue n'encourra pas de pénalité.

Toutes les voitures dans la voie des stands seront autorisées à quitter les stands une fois que la course aura repris mais toutes les voitures qui se trouvaient à l'entrée des stands ou dans la voie des stands lorsque la course a été suspendue seront libérées avant les autres. Sous réserve de ce qui précède, toutes les voitures entendant reprendre la course depuis la sortie des stands pourront le faire dans

SUSPENDING A RACE

152. 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 marshal posts and the abort lights to be shown at the Line.

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

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

The order of the cars will be determined according to the positions they occupied at the end of the circuit section covered before the decision to suspend the race was taken.

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

The Safety Car will then be driven to the front of the line of cars behind the red flag line.

Whilst the race is suspended:

- neither the race nor the timekeeping system will stop (subject to Article 151);
- 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;
- refuelling and/or removing of fuel is forbidden;
- only team members and officials will be permitted on the grid.

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

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

l'ordre dans lequel elles y sont arrivées par leurs propres moyens, à moins qu'une autre voiture ne soit excessivement retardée.

REPRISE DE LA COURSE

153. Le retard sera le plus court possible et dès que l'heure de la reprise sera connue, les équipes seront informées via les moniteurs de chronométrage ; dans tous les cas, un avertissement sera donné 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 est donné, toutes les voitures doivent être équipées de leurs roues qui, après ce signal, ne pourront être retirées que dans la voie des stands ou sur la grille lors d'une autre suspension de la course. Une pénalité de « stop and go » sera imposée à tout pilote dont la voiture n'avait pas toutes les roues complètement montées au signal cinq minutes.

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 est donné, les moteurs doivent être mis en marche et tout le personnel des équipes doit 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 capables de quitter la grille l'aura fait, les commissaires de piste recevront l'ordre de pousser la voiture 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) concerné(es) pour prévenir les pilotes arrivant derrière.

Tout pilote se trouvant dans l'impossibilité de prendre le départ du tour de formation 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 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 et que le

RESUMING A RACE

153. 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 race suspension.

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

At some point after the three-minute signal, which will be dependent upon 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 should 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 has 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 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.

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 cars are not yet in a line behind the Safety Car and team personnel are still clearing the grid or a further incident occurs

personnel des équipes ne nettoie toujours la grille ou 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 sont arrêtées derrière la ligne du drapeau rouge à une distance inférieure à 5 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 dans la voie des stands pourra entrer 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. Dans ce cas, les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre avant la suspension de la course. Un pilote retardé en quittant la ligne du drapeau rouge ne peut dépasser une autre voiture en mouvement s'il est resté immobile après le franchissement de la Ligne du drapeau rouge par le reste des voitures, et il doit se placer à l'arrière de la file de voitures derrière la Voiture de Sécurité. Si plusieurs pilotes sont concernés, ils doivent se placer à l'arrière du plateau dans l'ordre dans lequel ils ont quitté la grille.

Une des pénalités prévues à l'Article 44a) ou b) sera imposée à tout pilote qui, de l'avis des Commissaires Sportifs, a doublé sans nécessité 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 a été donné.

ARRIVEE

154. Le signal de fin de course sera donné sur la Ligne dès que la voiture de tête aura parcouru la distance totale de la course conformément à l'Article 11.

155. Si le signal de fin de course est donné, pour quelque raison que ce soit (autre que celles prévues par l'Article 152) avant que la voiture de tête ait couvert la distance prévue, la course sera considérée terminée quand la voiture de tête aura franchi la Ligne pour la dernière fois avant que le signal 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.

156. Après le signal de fin de course, toutes les voitures devront se rendre du circuit directement au Parc Fermé, sans retard inutile, sans recevoir aucun

necessitating another intervention.

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

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

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

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

During this lap, Article 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

154. The end-of-race signal will be given at the Line as soon as the leading car has completed the full race distance in accordance with Article 11.

155. Should for any reason (other than under Article 152) the end-of-race signal be given before the leading car completes the scheduled number of laps, the race will be deemed to have finished when the leading car last crossed the Line before the signal was given.

Should the end-of-race signal be delayed for any reason, the race will be deemed to have finished when it should have finished.

156. After the end-of-race signal, all cars must proceed on the circuit directly to the Parc Fermé without any unnecessary delay, without receiving any

objet quel qu'il soit, et sans aucune assistance (sauf celle des commissaires de piste, si nécessaire). Toute voiture classée ne pouvant rejoindre le Parc Fermé par ses propres moyens sera placée sous le contrôle exclusif des commissaires de piste, qui dirigeront la voiture vers le Parc Fermé.

PARC FERME

157. Seuls les officiels chargés des contrôles pourront pénétrer dans le Parc Fermé. Aucune intervention de quelque nature que ce soit ne pourra être effectuée sans l'autorisation de ces officiels.

158. Lorsque le Parc Fermé sera en cours d'utilisation, la réglementation du Parc Fermé s'appliquera à la zone comprise entre la Ligne et l'entrée du Parc Fermé.

159. Le Parc Fermé devra être suffisamment grand et protégé pour assurer qu'aucune personne non autorisée ne puisse y avoir accès.

Parc Fermé entre les courses :

160. A. Dès l'instant où le signal de fin de course pour la Course 1 sera présenté, le Règlement du Parc Fermé s'appliquera à l'exception d'un point : sous le contrôle des commissaires de piste, des dispositifs électroniques pourront être connectés aux voitures aux seules fins de lire des données. Ces systèmes de connexion doivent être placés sur la carrosserie extérieure des voitures. Le personnel des équipes devra pousser les voitures jusqu'à l'emplacement qui leur est réservé dans le Parc Fermé qui sera déterminé par les Commissaires Sportifs pour chaque Epreuve en fonction des circonstances du terrain.

160. B. Le Parc Fermé prendra fin 25 minutes avant le départ du tour de formation de la Course 2. Trente minutes avant ce tour, des mécaniciens seront autorisés à pousser les voitures devant leur stand respectif. Un signal d'avertissement sonore et/ou un message affiché sur le moniteur de chronométrage annoncera la fin de ce Parc Fermé.

160. C. 5 minutes après la fin du Parc Fermé, le feu vert des stands sera allumé pendant 10 minutes. Dès la fin du Parc Fermé, il sera autorisé d'intervenir sur les voitures. Une fois ce délai expiré, le feu rouge des stands sera allumé. Toute voiture qui n'aurait pas quitté les stands à ce moment pourra prendre le départ de la course conformément à l'Article 136.

160. D. D'éventuelles réclamations / d'éventuels appels n'affecteront pas la grille de départ de la Course 2.

Parc Fermé après la Course 2 :

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

157. Only those officials responsible for supervision may enter the Parc Fermé. No intervention of any kind is allowed there unless authorised by such officials.

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

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

Parc Fermé between the races:

160. A. From the moment the end-of-race signal for Race 1 is shown, the Parc Fermé rules will apply, with the exception that, under the supervision of the marshals, electronic devices may be connected to the cars for the sole purpose of reading data.

Such connecting systems must be located on the exterior bodywork of the cars.

Team personnel must push cars to their position in the Parc Fermé, the location of which will be determined by the Stewards for each Event according to the circumstances of the site.

160. B. The Parc Fermé will end 25 minutes before the time of the formation lap for Race 2. 30 minutes before that lap, mechanics will be allowed to push the cars to a position in front of their respective pit. An audible warning signal and/or a message displayed on the timing monitor will announce the end of this Parc Fermé.

160. C. 5 minutes after the end of the Parc Fermé, the green pit light will be switched on for 10 minutes. From the end of the Parc Fermé, it is permitted to work on the cars. Once this period is over, the red pit light will be switched on. Any cars that have not left the pits may start the race in accordance with Article 136.

160. D. Possible protests and/or appeals do not affect the starting grid for Race 2.

Parc Fermé after Race 2:

160. E. Le Parc Fermé doit se trouver le plus près possible du podium, de préférence juste en dessous, avec un accès direct.

Dès que toutes les voitures ont franchi la Ligne, une voiture de direction de course doit faire le tour de la piste pour rechercher tout pilote ayant fini parmi les trois premiers mais s'étant égaré sur le circuit.

Les pilotes ne doivent pas être retardés dans le Parc Fermé. Une personne désignée par le maître de cérémonie et en contact radio avec lui sera responsable de l'accompagnement des pilotes du Parc Fermé au podium sans retard.

Seules les personnes autorisées par le maître de cérémonie pourront contacter les pilotes avant la fin des interviews télévisées unilatérales.

CLASSEMENT

161. La voiture classée première sera celle qui aura couvert la distance prévue dans le temps le plus court. Toutes les voitures seront classées compte tenu du nombre de tours complets qu'elles auront accomplis et, pour celles qui auraient totalisé le même nombre de tours, compte tenu de l'ordre dans lequel elles auront franchi la Ligne.

162. Seules les voitures ayant parcouru au moins 75% de la distance couverte par le vainqueur seront classées.

163. Le classement général officiel sera publié après la course. Ces résultats seront les seuls valables, sous réserve des modifications qui pourraient y être introduites en vertu du Code et du présent Règlement Sportif.

CEREMONIES DE PODIUM

164. a) La cérémonie de podium se déroulera dans le respect de la réglementation FIA et suivant les instructions du promoteur du Championnat.

b) Les pilotes finissant les courses en 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} positions, ainsi qu'un représentant du constructeur victorieux, devront participer aux cérémonies de remise des prix sur le podium qui auront lieu après chaque course, et, aussitôt après la cérémonie suivant la Course 2, se rendre disponibles pendant une période de 90 minutes pour les interviews télévisées unilatérales et la conférence de presse au centre médias.

c) 4 trophées seront présentés lors de la cérémonie de podium :

- 1) le pilote gagnant
- 2) le pilote classé deuxième
- 3) le pilote classé troisième
- 4) un représentant du Constructeur gagnant.

165. Les trois premiers pilotes des qualifications devront participer à la Conférence de Presse des qualifications à l'heure indiquée dans l'horaire détaillé

160. E. The Parc Fermé must be positioned as close as possible to the podium, preferably immediately below, with direct access.

As soon as all the cars have crossed the Line, a course car must go round the track to collect any driver who has finished in the first three but is stranded on the circuit.

The drivers must not be delayed in the Parc Fermé. One person, nominated by the master of ceremonies and in radio contact with him, will be responsible for moving the drivers from the Parc Fermé to the podium without delay.

Only persons authorised by the master of ceremonies may make contact with the drivers before the end of the TV unilateral interviews.

CLASSIFICATION

161. The car placed first will be the one having covered the scheduled distance in the shortest 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.

162. Only cars which have covered at least 75% of the distance covered by the winner will be classified.

163. 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 the Code and these Sporting Regulations.

PODIUM CEREMONIES

164. a) The podium ceremony will take place in conformity in accordance with the FIA regulations and following the instructions of the Championship's promoter.

b) The drivers finishing the races in 1st, 2nd and 3rd positions, and a representative of the winning manufacturer, must attend the prize-giving ceremonies on the podium which will be held after each race and, immediately after the ceremony for Race 2, make themselves available for a period of 90 minutes for the purpose of unilateral television interviews and the press conference in the media centre.

c) 4 trophies will be presented during the podium ceremony:

- 1) the winning driver
- 2) the driver classified 2nd
- 3) the driver classified 3rd
- 4) a representative of the winning Manufacturer.

165. The first three drivers in qualifying must take part in the post-qualifying Press Conference at the time indicated in the detailed timetable of the Event.

de l'Epreuve. Les trois premiers pilotes de chaque course devront participer à la Conférence de Presse des après courses à l'heure indiquée dans l'horaire détaillé de l'Epreuve. Une amende de 1000 euros sera infligée à tout concurrent absent.

The first three drivers of each race must take part in the post-race Press Conference at the time indicated in the detailed timetable of the Event. A fine of 1000 euros will be imposed on any competitor who is absent.

ANNEXE 1

LISTE DES « SPECIFICATIONS TECHNIQUES DES VOITURES POUR LA SAISON 2010 »

A – Spécifications techniques :

- les voitures équipées d'un moteur diesel (cf. Annexe J) se voient imposer une limitation de la pression d'air de suralimentation de leur moteur à 2,7 bars relatifs,
- les voitures essence à traction avant bénéficient d'une réduction de 20 kg*,
- les anciennes voitures répondant à la définition suivante et listées ci-dessous (Partie B) bénéficient d'une réduction de poids de 15 kg.*

Sont considérées comme des "anciennes voitures" : toutes les voitures dont le châssis a été utilisé (la date de la fiche technique complétée par le concurrent faisant foi) dans une épreuve du Championnat du Monde des Voitures de Tourisme de la FIA avant une période de 25 mois révolus précédant l'épreuve à laquelle elles prendront part et n'ayant pas bénéficié de VO ou Erratum (excepté les couples finaux) homologués au cours de ces mêmes 25 derniers mois. Ces voitures seront considérées séparément au sens de l'Article 79 et seront désignées comme suit : Numéro d'homologation FIA - O.

Le Délégué technique FIA du Championnat transmettra la liste des "Anciennes voitures" répondant à ces critères au collège des Commissaires Sportifs avant le début des essais libres de chaque épreuve.

* Ces poids seront déduits du poids minimum de la voiture (cf. Annexe J) sauf dans le cas où un poids de compensation est applicable. Ces poids seront alors déduits du poids total de la voiture incluant le poids de compensation décrit à l'Article 79 du présent règlement.

B – Liste des modèles de voitures homologués et de leurs poids tels qu'ils seront appliqués à la première épreuve de la saison 2010 et qui serviront de référence pour le calcul des poids de compensation décrit à l'Article 79 du règlement sportif :

- SEAT Léon 2.0 Tdi (A-5711) : 1170 kg
- SEAT Léon 2.0 TFSI : 1150 kg
- BMW E90 320 Si (A-5696) : 1155 kg
- BMW E90 320 Si GBS* (A-5696) : 1185 kg
- BMW E46/4FL (A-5658) : 1155 kg
- BMW E90 320 Si (A-5696 - O) : 1155 kg
- CHEVROLET Lacetti (A/N-5679) : 1150 kg
- CHEVROLET Cruze (A-5726) : 1150 kg
- LADA Priora (A-5727) : 1150 kg

* GBS : voiture équipée d'une boîte séquentielle.

L'ajout de tout autre modèle pourra être effectué sur décision du Comité TC.

APPENDIX 1

LIST OF THE "TECHNICAL SPECIFICATION OF THE CARS FOR THE 2010 SEASON"

A – Technical specification:

- for cars equipped with a diesel engine (cf. Appendix J), the supercharged air pressure of their engine will be limited to 2.7 bars relative,
- front-wheel drive petrol-engined cars benefit from a reduction of 20 kg*,
- old cars satisfying the following definition and listed below (Part B) benefit from a weight reduction of 15 kg.*

The following are considered as "old cars": all cars of which the chassis was used (taking the date of the technical form completed by the competitor as the reference) in the FIA World Touring Car Championship before a period of 25 full months preceding the event in which they will take part and not having benefited from a VO or an Erratum (except for the final drives) homologated during these same last 25 months.

These cars will be considered separately in the sense of Article 79 and will be designated as follows: FIA Homologation number- O.

The FIA technical delegate of the Championship will give the list of "Old cars" complying with these criteria to the panel of stewards before the beginning of free practice for each event.

* These weights will be subtracted from the minimum weight of the car (cf. Appendix J) except in cases where compensation weight is applicable. In such cases, these weights will be subtracted from the total weight of the car, including the compensation weight described in Article 79 of the present regulations.

B – List of the homologated models of cars, and their weights as will be applied at the first event of the 2010 season and which will serve as the reference for calculating the compensation weights described in Article 79 of the sporting regulations:

- SEAT Léon 2.0 Tdi (A-5711) : 1170 kg
- SEAT Léon 2.0 TFSI : 1150 kg
- BMW E90 320 Si (A-5696) : 1155 kg
- BMW E90 320 Si GBS* (A-5696) : 1185 kg
- BMW E46/4FL (A-5658) : 1155 kg
- BMW E90 320 Si (A-5696 - O) : 1155 kg
- CHEVROLET Lacetti (A/N-5679) : 1150 kg
- CHEVROLET Cruze (A-5726) : 1150 kg
- LADA Priora (A-5727) : 1150 kg

* GBS: car equipped with a sequential gearbox.

Any other model may be added by decision of the TC Committee.

ANNEXE 2

APPENDIX 2

RENSEIGNEMENTS EXIGES PAR L'ARTICLE 23

INFORMATION REQUIRED UNDER ARTICLE 23

PARTIE A

PART 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 techniques le (date) à (heure).
 5. Heure de départ de chaque course.
 6. Adresse, numéro de téléphone, fax et télex auxquels la correspondance peut être adressée.
 7. Détails sur le circuit, comprenant obligatoirement :
 - localisation et moyens d'accès,
 - longueur d'un tour,
 - nombre de tours de chaque course,
 - direction (dans le sens des aiguilles d'une montre ou dans le sens opposé),
 - localisation de la sortie des stands par rapport à la Ligne.
 8. Localisation précise sur le circuit du :
 - bureau des Commissaires Sportifs,
 - bureau du Directeur d'Epreuve,
 - bureau de la FIA,
 - local des vérifications sportives,
 - local des vérifications techniques, aire plane et pesées,
 - Parc Fermé,
 - briefing des pilotes et concurrents,
 - panneau d'affichage officiel,
 - conférence de presse du vainqueur.
 9. Liste des trophées supplémentaires et récompenses spéciales.
 10. Nom des officiels de l'Epreuve suivants, désignés par l'ASN :
 - Commissaire Sportif,
 - Directeur de Course,
 - Secrétaire du meeting,
 - Commissaire Technique National en Chef,
 - Responsable Médical National.
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 each race.
 6. Address and telephone, fax number and E-mail to which enquiries can be addressed.
 7. Details of the circuit, which must include:
 - location and how to get there,
 - length of one lap,
 - number of laps in each race,
 - direction (clockwise or anti-clockwise),
 - location of pit exit in relation to Line.
 8. Precise location at the circuit of:
 - Stewards' office,
 - Race Director's office,
 - FIA office,
 - sporting checks,
 - scrutineering, flat area and weighing,
 - Parc Fermé,
 - drivers' and competitors' briefing,
 - official notice board,
 - winner's 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:
 - Steward 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).

PARTIE C

Convention d'organisation

Disponible auprès du secrétariat de la FIA.

PARTIE D

Programme détaillé

PART B (Reserved for the FIA)

1. FIA Stewards of the meeting,
2. Race Director,
3. Technical Delegate,
4. Press delegate,
5. Medical delegate.
6. Chief Time keeper
and, if appropriate,
Observer(s), Assistant(s).

PART C

Organisation Agreement

Available from the FIA secretariat.

PART D

Detailed timetable

**ANNEXE 3
APPENDIX 3**

**BULLETIN D'ENGAGEMENT AU CHAMPIONNAT DU MONDE DES VOITURES DE TOURISME
DE LA FIA 2010 /
ENTRY FORM FOR THE 2010 FIA WORLD TOURING CAR CHAMPIONSHIP**

*Disponible auprès de la FIA à partir du 1^{er} janvier 2010
Available from the FIA from 1st January 2010*

aux coordonnées ci-dessous / as follows:

FIA Sport (TC Commission)
Chemin de Blandonnet 2 – CH 1215 Genève 15
Fax : + 41 22 544 44 74
www.entryforms.fia.com