

CHAMPIONNAT GT DE LA FIA FIA GT CHAMPIONSHIP

INDEX DES PAGES	CONTENTS
PREAMBULE	2 FOREWORD
REGLEMENT	2 REGULATIONS
OBLIGATIONS GENERALES	2 GENERAL UNDERTAKING
CONDITIONS GENERALES	3 GENERAL CONDITIONS
LICENCES	3 LICENCES
EPREUVES DU CHAMPIONNAT	3-4 CHAMPIONSHIP EVENTS
LE CHAMPIONNAT	4-5 THE CHAMPIONSHIP
EX ÆQUO	5-6 DEAD HEAT
PROMOTEUR	6 PROMOTER
ORGANISATION DES EPREUVES	6 ORGANISATION OF EVENTS
ASSURANCE	6 INSURANCE
DELEGUES FIA	6-7 FIA DELEGATES
OFFICIELS	7-8 OFFICIALS
CANDIDATURES ET CONDITIONS D'ENGAGEMENT DES CONCURRENTS	8-12 COMPETITORS' APPLICATIONS AND CONDITIONS FOR ENTRY
LAISSEZ-PASSER	12 PASSES
INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS	12 INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS
INCIDENTS	12-14 INCIDENTS
RECLAMATIONS	14 PROTESTS
SANCTIONS	14 SANCTIONS
CHANGEMENTS DE PILOTE	14 CHANGES OF DRIVER
CONDUITE	15 DRIVING
NOMBRE DE VOITURES ADMISES À PARTICIPER	15 NUMBER OF CARS ALLOWED TO PARTICIPATE
NUMEROS DE COURSE ET NOM DE LA VOITURE	15-16 RACE NUMBERS AND NAME OF CAR
VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES	16 ADMINISTRATIVE CHECKS
VERIFICATIONS TECHNIQUES	16-19 SCRUTINEERING
COMBINAISON VOITURE-PNEUMATIQUES	19 CAR-TYRE COMBINATION
LIMITATION DES PNEUMATIQUES PENDANT L'EPREUVE	19-20 TYRE LIMITATION DURING THE EVENT
LIMITATION DU NOMBRE DE MOTEURS, DE FREINS, DE RAPPORT DE BOITE DE VITESSES ET DE RAPPORTS DE COUPLE FINAL PENDANT L'EPREUVE	20-21 LIMITATION OF THE NUMBER OF ENGINES, BRAKES, GEARBOX RATIOS AND FINAL DRIVE RATIOS DURING THE EVENT
PESAGE	21 WEIGHING
SUCCESS BALLAST	22-24 SUCCESS BALLAST
EQUILIBRE DES PERFORMANCES	24-25 BALANCE OF PERFORMANCE
CONDITIONS GENERALES RELATIVES AUX VOITURES	25 GENERAL CAR REQUIREMENTS
SECURITE GENERALE	25-27 GENERAL SAFETY
VOIE DES STANDS ET STANDS	27-28 PIT LANE AND PITS
CARBURANT	29 FUEL
ASSISTANCE DANS LES STANDS ET RAVITAILLEMENT	29-32 ASSISTANCE IN THE PITS AND REFUELLING
ESSAIS LIBRES, PRE-QUALIFICATIONS, QUALIFICATIONS ET WARM-UP	32-34 FREE PRACTICE, PRE-QUALIFYING, QUALIFYING AND WARM- UP
ARRET DES ESSAIS	34 STOPPING THE PRACTICE
CONFERENCES DE PRESSE	35 PRESS CONFERENCES
LA GRILLE	35-36 THE GRID
BRIEFING	36 BRIEFING
PROCEDURE DE DEPART	36-39 STARTING PROCEDURE
LA COURSE	39-40 THE RACE
VOITURE DE SECURITE	40 SAFETY CAR
SUSPENSION DE LA COURSE	40-41 SUSPENDING THE RACE
REPRISE DE LA COURSE	41-42 RESUMING THE RACE
ARRIVEE	42-43 FINISH
PARC FERME	43 PARC FERME
CLASSEMENT	43 CLASSIFICATION
CEREMONIE DE PODIUM	43 PODIUM CEREMONY
ANNEXE	APPENDIX
A – REGLES SPECIFIQUES AUX COURSES DE 24 HEURES	A – SPECIFIC RULES FOR 24-HOUR RACES
OFFICIELS	OFFICIALS
PILOTES ET CHANGEMENTS DE PILOTES	DRIVERS AND CHANGES OF DRIVER
CONDUITE	DRIVING
VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES	ADMINISTRATIVE CHECKS AND SCRUTINEERING
LIMITATION DES PNEUMATIQUES PENDANT L'EPREUVE	TYRE LIMITATION DURING THE EVENT
SUCCESS BALLAST	SUCCESS BALLAST
ESSAIS LIBRES, PRE-QUALIFICATIONS, QUALIFICATIONS, WARM-UP	FREE PRACTICE, PRE-QUALIFYING, QUALIFYING AND WARM- UP
BRIEFING	BRIEFING
CLASSEMENT	CLASSIFICATION
B – REGLES SPECIFIQUES AUX COURSES DE 1 HEURE	B – SPECIFIC RULES FOR 1-HOUR RACES
C – DEFINITIONS ET CONDITIONS D'ADMISSIBILITE DES VOITURES	C – DEFINITIONS AND CONDITIONS OF ELIGIBILITY OF THE CARS

C1-VOITURES ADMISSIBLES	47	C1-ELIGIBLE CARS	47
C2-DOCUMENTS ET EQUIPEMENTS OBLIGATOIRES POUR GROUPES 1 (LMGT1, LMGT2) ET 2	48-49	C2- OBLIGATORY DOCUMENTS AND EQUIPMENT FOR GROUPS 1 (LMGT1, LMGT2) AND 2	48-49
ANNEXE 1	50-52	APPENDIX 1	50-52
ANNEXE 2	53-54	APPENDIX 2	53-54
ANNEXE 3	55	APPENDIX 3	55
ANNEXE 4	56-57	APPENDIX 4	56-57

PREAMBULE

La FIA organise le Championnat GT de la FIA ("le Championnat"), réservé aux voitures de Grand Tourisme (GT1, GT2, LMGT1 et LMGT2) qui est la propriété de la FIA. Le Championnat comprend un titre de Champion GT1 pour Pilotes, un titre de Champion GT1 pour Equipes, une Coupe GT2 pour Pilotes et une Coupe GT2 pour Equipes ainsi qu'une Coupe des Constructeurs GT1 et une Coupe des Constructeurs GT2.

Le Championnat est régi par le Code Sportif International de la FIA et ses annexes ("le Code"), les Prescriptions Générales relatives aux Circuits, les Règlements Techniques des Voitures de Grand Tourisme (GT1, GT2), respectivement les Articles 258 et 257 de l'Annexe J, les règlements techniques de l'ACO (LMGT1, LMGT2), et le présent Règlement Sportif spécifique au Championnat.

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

REGLEMENT

1. Le texte final du présent Règlement Sportif est la version anglaise à laquelle il sera fait référence en cas de controverse d'interprétation. Dans ce document, les intitulés sont énoncés aux seules fins de commodité et ne font pas partie du Règlement Sportif.

2. Le présent Règlement Sportif entre en vigueur le 1^{er} janvier de chaque année et remplace tout précédent Règlement Sportif du Championnat concerné.

OBLIGATIONS GENERALES

3. Tous les pilotes, concurrents et officiels participant au Championnat s'engagent en leur nom propre et celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions telles que complétées ou modifiées du Code, les Prescriptions Générales relatives aux Circuits, le Règlement Technique et le présent Règlement Sportif.

FOREWORD

The FIA organises the FIA GT Championship (the Championship) reserved for Grand Touring (GT1, GT2, LMGT1 and LMGT2) cars, which is the property of the FIA. The Championship comprises one title of GT1 Champion for Drivers, one title of GT1 Champion for Teams, a GT2 Cup for Drivers and a GT2 Cup for Teams, as well as a GT1 Manufacturers' Cup and a GT2 Manufacturers' Cup.

The Championship is governed by the FIA International Sporting Code and its appendices (the Code), the Circuit General Prescriptions, the Grand Touring Car (GT1, GT2) Technical Regulations, Articles 258 and 257 respectively of Appendix J, the ACO technical regulations (LMGT1, LMGT2) and the present Sporting Regulations specific to the Championship.

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

REGULATIONS

1. The final text of these Sporting Regulations shall be the English version, which will be used should any dispute arise as to their interpretation. Headings in this document are for ease of reference only and do not form part of these Sporting Regulations.

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

GENERAL UNDERTAKING

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

CONDITIONS GENERALES

4. Il incombe au concurrent d'assurer 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. La personne chargée, à tout moment d'une Epreuve, d'une voiture engagée, est responsable conjointement et solidairement avec le concurrent de façon à assurer que les dispositions soient observées.

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

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

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

LICENCES

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

EPREUVES DU CHAMPIONNAT

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

10. a) Les Epreuves sont réservées prioritairement aux Voitures GT1 et LMGT1, GT2 et LMGT2, telles que définies dans les règlements techniques applicables. Les voitures GT1 et GT2 sont autorisées, pendant une période supplémentaire de 2 années suivant l'expiration de leur homologation, à participer au Championnat GT de la FIA, sauf indication contraire sur la fiche d'homologation excluant certaines évolutions.

Les pots catalytiques ne sont pas obligatoires. Le respect du niveau de bruit tel que défini aux Articles 257.5.7.5 et 258.5.7.2 est recommandé.

b) Les voitures des Championnats nationaux (Groupe 2) et les voitures GT3 (Groupe 3) pourront être acceptées par le Bureau conjointement avec l'ASN concernée en plus des catégories GT1 et GT2, sous réserve qu'elles soient entièrement conformes aux définitions et conditions d'éligibilité, figurant dans la Partie C de l'Annexe du présent Règlement Sportif,

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. A person having charge of an entered car during any part of an Event is responsible jointly and severally with the competitor for ensuring that the requirements are observed.

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

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

7. All persons concerned in any way with an entered car or present in any other capacity whatsoever in the paddock, pits or pit lane, or on the 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.

CHAMPIONSHIP EVENTS

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

10. a) Events are first and foremost reserved for GT1 and LMGT1, GT2 and LMGT2 cars as defined by the applicable technical regulations. GT1 and GT2 cars are authorised, during an additional period of 2 years following the expiry of their homologation, to take part in the FIA GT Championship, unless there is a contrary indication on the homologation form excluding certain developments.

Catalytic exhausts are not mandatory. It is recommended that the noise level as defined in Articles 257.5.7.5 and 258.5.7.2 be respected.

b) Cars from National Championships (Group 2) and GT3 cars (Group 3) may be accepted by the Bureau in parallel with the ASN concerned in addition to the GT1 and GT2 categories, provided that they fully comply with the definitions and conditions of eligibility set out in Part C of the Appendix to the present Sporting Regulations and with the FIA safety

ainsi qu'aux spécifications de la FIA en matière de sécurité. Ces voitures ne marqueront pas de points pour les titres du Championnat GT de la FIA.

11. Le Championnat est constitué d'Epreuves comprenant soit :

- une course d'une durée maximale de deux heures,
 - soit deux courses (1 course qualificative et 1 course de Championnat) d'une durée maximale d'une heure chacune (cf. Annexe – Partie B),
 - soit une course d'une durée maximale de 24 heures (cf. Annexe – Partie A),
- (du signal de départ jusqu'au drapeau à damier, à l'exclusion du tour de formation).

Le drapeau à damier sera présenté à la voiture en tête quand elle aura franchi la ligne de contrôle (la Ligne), à la fin du tour pendant lequel la durée prévue aura été accomplie. 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 10.

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

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

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

LE CHAMPIONNAT

16. a) Le titre de pilote Champion GT1 et le titre de vainqueur de la Coupe GT2 pour Pilotes seront attribués aux pilotes ayant totalisé le plus grand nombre de points, en prenant en considération tous les résultats obtenus au cours des Epreuves qui auront eu lieu.

b) Le titre d'équipe Championne GT1 et le titre de vainqueur de la Coupe GT2 pour Equipes seront attribués aux équipes ayant totalisé le plus grand nombre de points, en prenant en considération tous les résultats obtenus par un maximum de deux voitures par équipe au cours des Epreuves qui auront réellement eu lieu.

c) Pour chaque titre, il y aura un classement séparé dans chaque catégorie.

d) Le titre de vainqueur de la Coupe des Constructeurs GT1 ainsi que le titre de vainqueur de la Coupe des Constructeurs GT2 seront attribués aux constructeurs ayant totalisé le plus grand nombre de points, en prenant en considération l'ensemble des résultats obtenus par toutes les voitures de la marque de ce constructeur au cours des Epreuves qui auront réellement eu lieu. Chaque titre sera décerné sous réserve que, dans chaque catégorie, deux constructeurs soient représentés avec 4 voitures

specifications. These cars will not score points for the FIA GT Championship titles.

11. The Championship is made up of Events consisting of either:

- one race with a maximum duration of two hours,
 - or two races (1 qualifying race and 1 Championship race) each with a maximum duration of one hour (see Appendix - Part B),
 - or one race with a maximum duration of 24 hours (see Appendix - Part A),
- (from start signal to chequered flag, excluding the formation lap).

The leader will be shown the chequered flag when he crosses the control line (the Line) at the end of the lap during which the prescribed period ends.

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 10.

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

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

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

THE CHAMPIONSHIP

16. a) The GT1 Champion driver's title and the GT2 Cupwinner's title for Drivers will be awarded to the drivers who have scored the highest number of points, taking into consideration all the results obtained during the Events which have taken place.

b) The GT1 Champion team's title and the GT2 Cupwinner's title for Teams will be awarded to the teams which have scored the highest number of points, taking into account all the results obtained by a maximum of two cars per team during the Events which have actually taken place.

c) For each title, there will be a separate classification in each category.

d) The GT1 Cupwinner's title for Manufacturers and the GT2 Cupwinner's title for Manufacturers will be awarded to the manufacturers which have scored the highest number of points, taking into account all the results obtained by all the cars of that manufacturer's make during the Events which have actually taken place. Each title will be awarded on condition that two manufacturers are represented in each category, each with a minimum of 4 cars, registered for the season, on the closing date of entries for the

minimum à la saison à la date de clôture des engagements au Championnat, à savoir au 28 février.

17. Les points pour tous les titres sont attribués à chaque Epreuve selon le barème suivant :

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

18. Si une course est suspendue conformément à l'Article 150, sans pouvoir être reprise, aucun point ne sera attribué aux équipages si le pilote de tête a effectué moins de deux tours, la moitié des points sera attribuée aux équipages si le pilote de tête a effectué plus de deux tours mais moins de 75% du temps prévu à l'origine pour la course et la totalité des points sera attribuée si le pilote de tête a effectué plus de 75% du temps prévu à l'origine pour la course. Ceci s'appliquera également aux pilotes n'ayant pas respecté la durée minimale de conduite.

19. Les équipes gagnantes doivent être présentes avec leurs pilotes lors de la cérémonie annuelle de Remise des Prix de la FIA. Tous les concurrents devront faire tout leur possible pour assurer que leurs pilotes respectent cette obligation. Tout pilote ou concurrent absent, excepté en cas de "force majeure", sera pénalisé d'une amende de dix mille euros.

EX AEQUO

20. Les prix, les points et les "success ballast" attribués aux concurrents arrivés ex æquo seront additionnés et partagés de façon égale.

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

- Au titulaire du plus grand nombre de premières places,
- Si le nombre de premières places est le même, au titulaire du plus grand nombre de secondes places,
- 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,
- En cas de nouvel ex æquo, les pilotes ou équipes sont départagés en fonction du nombre de meilleurs temps réalisés dans chaque course de chaque Epreuve du Championnat à laquelle ils ont participé.
- En cas de nouvel ex æquo, les pilotes ou équipes sont départagés en fonction du nombre de meilleurs temps réalisés dans chaque séance d'essais qualificatifs de chaque Epreuve du Championnat à laquelle ils ont participé.
- Si cette procédure ne permet pas de dégager un résultat, les pilotes ou équipes étant classés par

Championship, namely 28 February.

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

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

18. If a race is suspended under Article 150, and cannot be resumed, no points will be awarded to the crews if the leader has completed less than two laps, half points will be awarded to the crews if the leader has completed more than two laps but less than 75% of the original race time and full points will be awarded if the leader has completed more than 75% of the original race time. This will also apply to drivers who did not comply with the minimum driving time.

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

DEAD HEAT

20. Prizes, points and success ballast awarded to competitors who tie will be added together and shared equally.

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

- The holder of the greatest number of first places,
- If the number of first places is the same, the holder of the greatest number of second places,
- 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,
- In case of a further tie, the criterion for breaking the tie is the number of best times set in each race of each Event in the Championship in which the drivers or teams concerned have taken part.
- In case of a further tie, the criterion for breaking the tie is the number of best times set in each qualifying practice session of each Event in the Championship in which the drivers or teams concerned have taken part.
- If this procedure fails to produce a result, the drivers or teams which, for example, are classified

exemple premiers ex æquo occuperont 2 rangs au classement du Championnat. Le pilote ou l'équipe suivant(e) est alors classé(e) 3^{ème} au classement concerné.

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

h) Cas particulier :

Les pilotes d'une même voiture ayant constitué le même équipage durant toutes les Epreuves du Championnat auxquelles ils ont participé et terminant avec le même nombre de points partageront la même place au Championnat. Exemples : Les pilotes 1 et 2 de la voiture A seront classés premiers ex æquo au classement général du Championnat ; les pilotes 1 et 2 de la voiture B seront classés seconds ex æquo et ainsi de suite jusqu'au dernier équipage classé se trouvant dans ce cas.

PROMOTEUR

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

ORGANISATION DES EPREUVES

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

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

26. L'assurance au tiers souscrite par 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 assistés d'adjoints :

- Délégué Technique ;

equal first, will occupy two rows in the Championship classification. The next driver or team is then classified third in the classification concerned.

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

h) Special case :

Drivers of the same car, who have formed the same crew during all the Events in the Championship in which they have taken part and who finish with the same number of points, will share the same place in the Championship. Examples: Drivers 1 and 2 of car A will be classified equal first in the general classification of the Championship; drivers 1 and 2 of car B will be classified equal second, and so on until the last classified crew finding itself in this situation.

PROMOTER

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

ORGANISATION OF EVENTS

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

INSURANCE

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

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

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

27. 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;

- Délégué Presse ;
 - Délégué Médical ;
 - Chef chronométrateur.
- Et elle pourra désigner :
- Un Délégué Sécurité ;
 - Un Observateur.

- Press Delegate;
 - Medical Delegate;
 - Chief timekeeper.
- And may nominate:
- A Safety Delegate;
 - An Observer.

29. Le rôle des délégués de la FIA est d'assister dans leurs fonctions les officiels de l'Epreuve, de veiller dans leur champ 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.

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 running of the Event.

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

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

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

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

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

33. Le Directeur de Course travaille en liaison permanente avec le Directeur de l'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 l'accord exprès du Directeur d'Epreuve :

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

OFFICIALS

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

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

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

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

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

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

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

35. Le Directeur de l'Epreuve doit être en contact radio permanent avec le Directeur de Course, le Délégué Technique et le Président du Collège des Commissaires Sportifs à tout moment lorsque les voitures sont autorisées à rouler sur la piste. En outre, le Directeur de Course 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 ET CONDITIONS D'ENGAGEMENT DES CONCURRENTS

36. a) Le Championnat GT1 est principalement destiné à des équipes privées indépendantes des Constructeurs. Tout autre engagement pourrait néanmoins être accepté par le Bureau.

Par ailleurs, un (des) Constructeur(s) pourrai(en)t être également admis par le Bureau à participer en son (leur) nom au Championnat à un maximum de 3 Epreuves dans le but de prouver la compétitivité de sa (ses) voiture(s) nouvellement homologuée(s) sans marquer de points au Championnat.

b)

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

2) Pour la catégorie GT2 uniquement : définitions des catégorisations des pilotes.

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

- a détenu une Super Licence (de Formule 1) ;
- a remporté les 24 Heures du Mans ;
- a été pilote d'usine, payé par un constructeur

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

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

COMPETITORS' APPLICATIONS AND CONDITIONS FOR ENTRY

36. a) The GT1 Championship is intended primarily for private teams which are independent of the Manufacturers. Any other entry may nevertheless be accepted by the Bureau.

Also, one or more Manufacturers may be allowed by the Bureau to take part in the Championship in their own name in a maximum of 3 Events in order to prove the competitiveness of their newly homologated car(s), without scoring points for the Championship.

b)

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

2) Only for the GT2 category: definitions of the drivers' categorisations.

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

- has held a Super Licence (for Formula One),
- has won the Le Mans 24 Hours outright,
- has been a Works Driver, paid by a car

automobile ;

- a terminé parmi les 10 premiers au classement général en F3000, CART/Champcar, IRL ou GP2 ;

- s'est classé parmi les 6 premiers au classement général d'une série internationale de F3 (British-EuroF3) ou d'un grand Championnat pour monoplaces international (Exemple : Nissan World Series) ;

- est un pilote dont les performances et les réalisations, bien que ne répondant à aucune des définitions ci-dessus, peuvent être considérées comme professionnelles par le Bureau.

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

- pilote répondant aux critères de la catégorie A (platine) mais âgé de 55 à 59 ans ;

- a terminé parmi les 3 premiers du classement général d'une série internationale secondaire pour monoplaces (A1 GP, Renault V6, FR2000 international, ...);

- a terminé parmi les 3 premiers du classement général d'une série nationale pour monoplaces (F3, FR2000, ...);

- a remporté une série de premier niveau pour monoplaces (F-Ford, F-BMW, F-Zip, Autosport Academy, ...);

- a terminé parmi les 3 premiers du classement général de la Porsche Supercup ;

- a remporté une série nationale ou internationale organisée par un constructeur (Porsche, Seat, Peugeot, Renault, ...);

- est un pilote dont les performances et les réalisations, bien que ne répondant à aucune des définitions ci-dessus, peuvent être considérées comme Or par le Bureau.

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

- pilote âgé de moins de 30 ans ne répondant pas aux critères des catégories A (platine) et B (Or) ;

- pilote répondant aux critères de la catégorie platine mais âgé de 60 ans ou plus ;

- pilote ayant figuré à la 1^{ère} place du classement général de Championnats nationaux ou de séries internationales en association avec un pilote professionnel ;

- pilote ayant remporté une série pour pilotes non professionnels (Ferrari Challenge, Maserati Trophéo, Lamborghini Supertrophy, ...);

- pilote ayant couru dans une série pour monoplaces pendant une saison complète.

D (ou Bronze) : pilote amateur. Tout pilote ayant eu sa première licence internationale après l'âge de 30 ans, et n'ayant pas d'expérience ou ayant participé épisodiquement en monoplace.

3) Rectification :

Tout pilote a le droit de demander au Bureau que sa catégorisation soit rectifiée au plus tard 7 jours avant le début de la première Epreuve à laquelle il participe, avec toutes les justifications et documents

manufacturer;

- has finished in the top 10 in the general classification in F3000, CART/Champcar, IRL or GP2;

- has finished in the top 6 in the general classification of an F3 international series (British/EuroF3) or major international single-seater Championship (Example : Nissan World Series);

- is a driver whose performances and achievements, despite not being covered by one of the definitions above, may be considered as professional by the Bureau.

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

- driver satisfying the criteria of the A category (platinum) but aged 55 to 59;

- has finished in the top 3 in the general classification of a secondary international single-seater series (A1 GP, Renault V6, FR2000 international...);

- has finished in the top 3 in the general classification of a national single-seater series (F3, FR2000...);

- has won an entry level single-seater series (F-Ford, F-BMW, F-Zip, Autosport Academy...);

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

- has won a national or international series organised by a manufacturer (Porsche, Seat, Peugeot, Renault...);

- is a driver whose performances and achievements, despite not being covered by one of the definitions above, may be considered as Gold by the Bureau.

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

- driver aged under 30 and not satisfying the criteria of categories A (platinum) and B (gold);

- driver satisfying the criteria of the platinum category but aged 60 or over;

- driver who has finished in 1st place in the general classification of national Championships or international series in association with a professional driver ;

- driver who has won a non-professional drivers' series (Ferrari Challenge, Maserati Trophéo, Lamborghini Supertrophy...);

- driver who has competed in a single seater-series for a full season.

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

3) Rectification:

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

nécessaires. A défaut de justification, la demande ne sera pas examinée.

4) Pour la catégorie GT2 uniquement : règles d'attribution du handicap-équipage découlant des catégorisations des pilotes.

Cas 1) Si l'équipage est composé de 2 pilotes Or : un handicap-équipage de 30 kg sera imposé.

Cas 2) Si l'équipage est composé d'un pilote Platine et d'un pilote Or : un handicap-équipage de 40 kg sera imposé.

Cas 3) Si l'équipage est composé de 2 pilotes Platine : un handicap-équipage de 50 kg sera imposé. Cet handicap-équipage sera considéré comme le lest handicap tel que défini à l'Article 258-4.2 de l'Annexe J.

c) Les pièces produites par des constructeurs ayant des voitures homologuées dans les catégories GT1 et GT2 doivent impérativement être proposées à la vente et simultanément livrables à toutes les équipes engagées au Championnat utilisant ce même modèle de voiture. La FIA pourra demander un descriptif technique des pièces concernées. Tout manquement à cette règle pourra être sanctionné par la FIA.

d) Sous réserve du respect des conditions posées à l'Article 51 du présent règlement, le nombre de concurrents engagés à la saison est limité à 36 auquel peuvent s'y ajouter 2 ou plus (si la limite de 36, n'est pas atteinte) à chaque Epreuve prioritairement réservée à des concurrents nationaux du pays où se déroule l'Epreuve. Le nombre maximum de concurrents engagés par Epreuve est limité à 38. Les candidatures de participation au Championnat doivent être soumises à la FIA, chaque année, au moyen du formulaire d'engagement disponible auprès de la FIA (cf. Annexe 3). Ces bulletins d'engagement saison doivent parvenir à la FIA au plus tard le 30 mars de chaque année accompagnés de 50% du droit d'engagement dont le montant total est fixé à 40 000 (quarante mille) euros par voiture. Les 50% restants doivent être versés au plus tard 7 jours avant la première Epreuve de la saison. Ce droit d'engagement saison comprend l'inscription obligatoire à toutes les Epreuves du Championnat. Le droit d'engagement par Epreuve par voiture est fixé à 5 000 (cinq mille) euros. Un bulletin d'engagement pour chaque Epreuve disponible auprès de la FIA (cf. Annexe 3) doit parvenir à la FIA au plus tard 7 jours avant l'Epreuve accompagné des droits d'engagement correspondants. Pas plus de deux voitures ne seront acceptées d'un même concurrent à l'intérieur d'une même catégorie. La liste des engagés FIA sera publiée au moins 48 heures avant le début de l'Epreuve.

La candidature doit comprendre :

d1) une confirmation que le candidat, en son nom et celui de toute personne concernée par sa participation au Championnat, a lu et compris le Code, le Règlement Technique et le Règlement Sportif, et s'engage à les observer,

d2) le nom du concurrent,

d3) la copie de la licence du concurrent délivrée par l'ASN,

documents. Without proof, the request will not be examined.

4) Only for the GT2 category: rules for the allocation of the crew handicap according to the drivers' categorisations.

Case 1) If the crew is made up of two Gold drivers, a 30 kg crew handicap will be allocated.

Case 2) If the crew is made up of one Platinum driver and one Gold driver, a 40 kg crew handicap will be allocated.

Case 3) If the crew is made up of two Platinum drivers, a 50 kg crew handicap will be allocated. This crew handicap will be considered as the ballast handicap as defined in Article 258-4.2 of Appendix J.

c) Parts produced by manufacturers having cars homologated in the GT1 and GT2 categories must imperatively be offered for sale, and be able to be delivered simultaneously, to all the teams who are entered in the Championship using this same model of car. The FIA may demand a technical description of the parts concerned. Any breach of this rule may result in the imposition of a sanction by the FIA.

d) Subject to compliance with the conditions set out in Article 51 of the present regulations, the number of competitors that may be entered for the season is limited to 36, to which may be added 2 at each Event (or more, if the limit of 36 is not reached), reserved as a priority for national competitors from the country in which the Event is run. The maximum number of competitors that may be entered per Event is thus 38. Applications to compete in the Championship must be submitted to the FIA, each year, on an entry form available from the FIA (cf. Appendix 3). Season entry forms must reach the FIA no later than 30 March of each year, accompanied by 50% of the entry fee, the total of which is set at 40,000 (forty thousand) euros per car. The remaining 50% must be paid at the latest 7 days before the first Event of the season. This season entry fee includes mandatory entry in all the Events in the Championship. The fee per Event per car is set at 5,000 (five thousand) euros. An entry form for each Event, available from the FIA (see Appendix 3), must reach the FIA no later than 7 days before the Event, accompanied by the corresponding entry fees. No more than two cars will be accepted from the same competitor in the same category. The FIA entry list will be published at least 48 hours before the beginning of the Event.

The application shall include:

d1) 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,

d2) the name of the competitor,

d3) the copy of the competitor's licence issued by the ASN,

d4) la marque de la (des) voiture(s) et des pneumatiques utilisés,

d5) la catégorie de la (des) voiture(s),

d6) le nom du/des pilote(s) et la copie de sa/leur licence(s). Le nom des pilotes pourra être annoncé ultérieurement à la FIA. Dans ce cas, cette annonce, que ce soit pour les engagés course par course ou pour les engagés saison, devra être effectuée par le concurrent auprès de la FIA au plus tard 7 jours avant le début de l'Epreuve à laquelle il souhaite participer.

d7) un certificat attestant de la mise à jour et de la révision du système d'acquisition de données (cf. Article 61 du présent règlement),

d8) l'engagement du candidat à participer à toutes les Epreuves avec le nombre de voitures engagées.

e) Si le nombre de demandes d'engagement à la saison dépasse le nombre de places disponibles, la FIA sélectionnera les concurrents en fonction des critères ci-après définis :

- ancienneté de participation au Championnat,
- palmarès du concurrent (équipe) et des pilotes,
- originalité des voitures engagées afin d'assurer la diversité du plateau,
- nationalité du concurrent afin de favoriser des représentations nationales variées.

Les concurrents, dont la demande d'engagement n'aura pas été retenue, seront remboursés du droit d'engagement dans un délai de 20 jours suivant la date de clôture des engagements.

f) La participation des concurrents engagés à la saison est impérative sur toutes les Epreuves comptant pour le Championnat. Un concurrent ne se présentant pas aux contrôles techniques et administratifs pour toute raison autre que :

- cas de "force majeure" (éléments naturels, perturbations sociales ...);
- accident dans l'Epreuve précédente du Championnat dont les dommages, constatés par le délégué technique du Championnat, ne peuvent être réparés dans les délais impartis ;

- avis préalable accompagnant l'inscription saison où le concurrent peut souligner son incapacité à être présent sur telle ou telle Epreuve ;

se verra attribuer, en supplément des "success ballast" acquis suite à une Epreuve, une pénalité en poids de 40 kg pour la catégorie GT1 ou de 20 kg pour la catégorie GT2 pour une première infraction ; et de 60 kg pour la catégorie GT1 et de 40 kg pour la catégorie GT2 pour une seconde infraction et suivantes.

g) Un concurrent, tout en conservant ses points et son lest handicap, peut changer de modèle de voiture en cours de saison à l'intérieur d'une même catégorie, sous réserve d'acceptation du Bureau. Ce changement sera irréversible sauf en cas d'accident tel que défini à l'Article 36 f) ou par décision du Bureau. Aucun handicap de poids supplémentaire ne lui sera applicable dans ce cas.

d4) the make of the competing car(s) and tyres,

d5) the category of the car(s),

d6) the name of the driver(s) and a copy of his/their licence(s). The drivers' names may be announced to the FIA at a later date, in which case such announcement, whether for race-by-race entries or season entries, must be made to the FIA by the competitor no later than 7 days prior to the beginning of the event in which the driver concerned wishes to take part.

d7) a certificate verifying the servicing and updating of the data acquisition system (cf. Article 61 of these regulations),

d8) an undertaking by the applicant to participate in every Event with the number of cars entered.

e) If the number of season entry applications exceeds the number of places available, the FIA will select the competitors according to the following criteria:

- the number of years they have been taking part in the Championship,
- the competitor's (team's) and drivers' records of achievements,
- the originality of the entered cars in order to ensure the diversity of the field,
- the nationality of the competitors in order to favour varied national representation.

Competitors whose application has been rejected will be reimbursed for their entry fee within 20 days following the closing date for entries.

f) It is imperative that the competitors that are entered for the season take part in all the Events counting towards the Championship. A competitor who does not report for scrutineering and the administrative checks, for any reason other than:

- a case of "force majeure" (bad weather conditions, social unrest ...);
- an accident during the previous Event in the Championship, as a result of which the car sustained damage, noted by the Championship technical delegate, that could not be repaired within the given time;

- prior notice, accompanying the season entry, that the competitor will be unable to be present for such or such an Event;

will carry, in addition to the success ballast acquired following an Event, a weight penalty of 40 kg for the GT1 category or 20 kg for the GT2 category for a first offence, and 60 kg for the GT1 category and 40 kg for the GT2 category for a second offence and additional infringements.

g) In the course of the season, a competitor may change the model of his car, within the same category, while keeping his points and his handicap ballast, subject to acceptance by the Bureau. This change will be irreversible except in case of accident as defined in Article 36 f) or by decision of the Bureau. No additional handicap weight will be imposed on him in that case.

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

- les pilotes partageant une même voiture doivent porter des combinaisons de design et couleurs identiques,
- le personnel d'une même équipe doit porter une tenue de piste uniforme,
- deux voitures d'une seule et même équipe doivent porter des décorations aux motifs identiques mais peuvent arborer des commanditaires différents,
- les garages mis à la disposition des équipes doivent être aménagés avec la pose d'un revêtement de sol et de panneaux muraux,
- les voitures doivent toujours être présentées aux vérifications techniques dans un état de présentation irréprochable. Les faces avant devant être repeintes ou retouchées entre chaque Epreuve.

Si, de l'avis de la FIA, un concurrent ne dirige pas son équipe d'une manière compatible avec les normes du Championnat, ou s'il nuit en quelque façon à la réputation du Championnat, la FIA peut exclure sur-le-champ un tel concurrent du Championnat.

LAISSEZ-PASSER

38. Aucun laissez-passer ne peut être délivré sauf comme convenu avec la FIA. Un laissez-passer ne peut être utilisé que par la personne et dans le but pour lesquels il a été délivré.

INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

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

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

41. Toute décision ou communication concernant un concurrent particulier lui sera 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 aux Commissaires Sportifs par le Directeur de l'Epreuve (ou noté par les Commissaires Sportifs et rapporté au Directeur de l'Epreuve pour enquête), et qui :

- a nécessité l'arrêt d'une séance d'essais (libres ou

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

- drivers who are sharing the same car must wear overalls of identical colours and design,
- all the personnel of one and the same team must wear uniform track clothing,
- two cars belonging to one and the same team must bear decorations of a similar design, but may display different sponsors,
- the garages placed at the teams' disposal must be fitted out, with a floor covering and wall panels,
- the cars must always be in impeccable condition when presented for scrutineering. The front faces must be repainted or touched up between one Event and the next.

If in the opinion of the FIA a competitor fails to operate his team in a manner compatible with the standards of the Championship or in any way brings the Championship into disrepute, the FIA may exclude such competitor from the Championship forthwith.

PASSES

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

INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS

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

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

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

INCIDENTS

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

- necessitated the stopping of a practice (free or

qualificatifs) ou la suspension d'une course en application de l'Article 150 ;

- a violé le présent Règlement Sportif ou le Code ;

- a fait prendre un faux départ à une ou plusieurs voitures ;

- a causé 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.

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

b) Si les Commissaires enquêtent sur un incident, un message en informant toutes les équipes 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 course, il ne doit pas quitter le circuit sans l'accord des Commissaires Sportifs.

44. Les Commissaires Sportifs peuvent infliger une des trois pénalités ci-après (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 dans la zone de pénalité pendant au moins 10 secondes et rejoindre la course sans s'arrêter.

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

Toutefois, si une des pénalités prévues 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 ou, selon le cas pour les courses dont le résultat est déterminé par le temps, pendant les 10 dernières minutes, l'Article 45 b) ci-dessous ne s'appliquera pas et une pénalité en temps additionnelle de 30 secondes dans le cas a) et de 40 secondes dans le cas b) sera ajoutée au temps de course réalisé par la voiture concernée.

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

a) Les Commissaires Sportifs notifieront par écrit à un responsable de l'équipe concernée la pénalité qui lui a été imposée et s'assureront que cette information a été contresignée avec l'indication de l'heure et a

qualifying) session or the suspension of a race under Article 150;

- 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.

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

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

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

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

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

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

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

However, should 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, or, depending on the case for duration races, during the last 10 minutes, Article 45b) below shall not apply and an additional time penalty of 30 seconds in case a) and 40 seconds in case b) shall be added to the elapsed time of the car concerned.

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

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

également été affichée sur les moniteurs de chronométrage.

b) A partir du moment où la décision des Commissaires Sportifs est notifiée sur les moniteurs de chronométrage, la voiture concernée ne peut couvrir plus de trois tours complets avant 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 elle doit rester pendant la durée de la pénalité en temps.

Toutefois, sauf si la voiture se trouvait déjà à l'entrée des stands pour effectuer sa pénalité, elle ne pourra pas l'effectuer après le déploiement de la Voiture de Sécurité. Tous les tours réalisés derrière la Voiture de Sécurité seront ajoutés aux 3 tours maximum.

Tant que la voiture sera immobilisée dans la voie des stands en raison de la pénalité en temps, il ne pourra y être effectué aucun travail. Toutefois, en cas d'arrêt du moteur, celui-ci pourra être redémarré une fois cette pénalité écoulée dans le respect de l'Article 92.

En cas d'impossibilité pour le pilote de démarrer seul sa voiture, elle pourra être évacuée à son stand par ses mécaniciens.

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

RECLAMATIONS

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

SANCTIONS

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

CHANGEMENTS DE PILOTE

48. Pendant toute la durée de l'Epreuve, une même voiture ne peut être conduite par moins de deux pilotes et par plus de trois pilotes.

Toute modification de la composition de l'équipage préalablement annoncé auprès de la FIA (cf. Article 36 d6) du présent règlement) participant à l'Epreuve doit être demandée aux Commissaires Sportifs avant la fin des vérifications techniques. Un pilote ne peut changer de voiture pendant l'Epreuve.

49. Après l'heure de clôture des vérifications techniques, aucun changement de pilote ne sera autorisé sauf cas de "force majeure" caractérisé comme tel par le Collège des Commissaires Sportifs. Tout nouveau pilote dûment autorisé pourra marquer des points dans le Championnat.

and that it is also displayed on the timing monitors.

b) From the time the Stewards' decision is notified on the timing monitors, the relevant car may cover no more than three complete laps before entering the pit lane and, in the case of a penalty under Article 44 b), proceeding to the time penalty area where it shall remain for the period of the time penalty.

However, unless the car was already in the pit entry for the purpose of serving its penalty, it may not carry out the penalty after the Safety Car has been deployed. Any laps carried out behind the Safety Car will be added to the three-lap maximum.

Whilst a car is stationary in the pit lane as a result of incurring a time penalty, it may not be worked on. However, if the engine stops, it may be started after the penalty period has elapsed, respecting Article 92.

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

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

PROTESTS

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

SANCTIONS

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

CHANGES OF DRIVER

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

Any modification, announced to the FIA beforehand (cf. Article 36 d6) of these regulations), to the composition of the crew taking part in the Event must be requested to the Stewards before the end of scrutineering. A driver may not change from one car to another during the Event.

49. After the closing time for scrutineering, no change of driver will be authorised except in a case of force majeure duly recognised as such by the Panel of Stewards. Any duly authorised new driver may score points in the Championship.

CONDUITE

Voir les Articles A50 et B50 pour les courses de 1 heure et de 24 heures (cf. Annexe au présent règlement).

50. Chaque pilote devra utiliser le transpondeur de chronométrage fourni par l'organisateur 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.

Chaque pilote doit effectuer d'affilée une période de conduite minimum de 35 minutes. Deux arrêts aux stands sont obligatoires avec un changement de pilote obligatoire à chacun de ces deux arrêts. Toute infraction entraînera l'application immédiate d'une pénalité de passage par la voie des stands ou d'une pénalité de "Stop & Go". Le pilote doit conduire sa voiture seul et sans aide.

La période de conduite continue de 35 minutes sera mesurée

Depuis :

- a) le début de la course, ou
- b) le moment où la voiture franchit la ligne de chronométrage située à la sortie des stands après un changement de pilote, ou
- c) le moment où la voiture franchit la ligne de chronométrage située à la sortie des stands lorsqu'elle commence la course depuis la voie des stands,

Jusqu'au moment où la voiture franchit la ligne de chronométrage située à l'entrée des stands immédiatement avant un changement de pilote ou la ligne d'arrivée au drapeau à damier.

Si la course est suspendue (cf. Article 150) pendant 50 minutes ou plus, la période de conduite continue minimum ne s'appliquera pas.

NOMBRE DE VOITURES ADMISES A PARTICIPER

51. Le nombre de voitures admises aux essais et au départ de la course est tel que calculé via le supplément n°2 de l'Annexe O du Code.

NUMEROS DE COURSE ET NOM DE LA VOITURE

52. Chaque voiture portera le numéro de course attribué par la FIA selon le principe suivant : le n° 1 sera attribué au pilote champion de la saison précédente. Les numéros de course et la publicité sur les voitures doivent être conformes aux dispositions du Chap. XVII du Code. Les numéros des voitures GT1 iront de 1 à 49 et ceux des voitures GT2 de 50 à 100. Les numéros des voitures des Championnats GT nationaux seront attribués à partir du numéro 101 jusqu'au numéro 150. Les numéros des voitures FIA GT3 seront attribués à partir du numéro 151. Les numéros de course doivent être clairement visibles de l'avant et de chaque côté de la voiture. Un numéro de

DRIVING

See Articles A50 and B50 for the 1-hour and 24-hour races (cf. Appendix to the present regulations).

50. Each driver must use the driver timing transponder supplied by the organiser throughout the Event. It is the responsibility of each competitor to obtain this transponder at their own expense, to install it, and to make it work correctly. This transponder must be installed in strict compliance with the relevant instructions.

Each driver must complete at least one 35-minute period of continuous driving. Two pit stops are mandatory with an obligatory change of driver at each of these 2 pit stops. Any breach will result in the immediate application of either a "Drive-Through" or a Stop & Go penalty. The driver must drive his car alone and unaided.

The period of 35 minutes of continuous driving will be measured

From:

- a) either the start of the race,
- b) or the moment the car crosses the pit exit timing line after a driver change,
- c) or the moment the car crosses the pit exit timing line when that car is starting the race from the pit lane,

To the moment the car crosses the pit entry timing line immediately before a driver change or the finish line at the chequered flag.

Should a race be suspended (as per Article 150) during 50 minutes or more, the minimum continuous driving time will not apply.

NUMBER OF CARS ALLOWED TO PARTICIPATE

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

RACE NUMBERS AND NAME OF CAR

52. Each car will carry the race number allocated by the FIA according to the following principle: the number 1 will be allocated to the previous season's champion driver. Race numbers and advertising on the cars must be in conformity with the provisions of Chapter XVII of the Code. GT1 cars will bear numbers 1 to 49 and GT2 cars will bear numbers 50 to 100. Cars from national GT Championships will bear numbers from 101 to 150. FIA GT3 cars will bear numbers from 151 onwards. The race numbers must be clearly visible from the front and from each side of the car.

A visible racing number measuring 10 cm x 10 cm

course visible d'une dimension de 10 cm x 10 cm doit être apposé à droite sur la bande située sur la partie supérieure du pare-brise.

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

VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

54. Chaque concurrent doit tenir disponible pour inspection à tout moment de l'Epreuve tous les documents exigés par l'Article 8 ainsi que les différents documents relatifs à sa voiture.

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

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

VERIFICATIONS TECHNIQUES

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

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

59. Aucune voiture, aucun pilote ne peut prendre part à une Epreuve tant qu'ils n'ont pas été approuvés par les Commissaires Techniques.

60. Les Commissaires Techniques peuvent :

- a)** vérifier la conformité d'une voiture ou d'un concurrent à tout moment d'une Epreuve,
- 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 de payer les frais raisonnables résultant de l'exercice des droits mentionnés dans cet Article,
- d)** demander à un concurrent de fournir tel échantillon ou telle pièce qu'ils pourraient juger nécessaire.

A la fin des essais pré-qualificatifs, qualificatifs et de la course, la voiture doit contenir au moins 2 kg de carburant pour effectuer des prélèvements.
Les 2 kg de carburant doivent être prélevés dans le

must be affixed to the right side of the strip on the upper part of the windscreen.

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

ADMINISTRATIVE CHECKS

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

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

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

SCRUTINEERING

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

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

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

60. The Scrutineers may:

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

At the end of pre-qualifying, of qualifying and of the race, the car must contain at least 2 kg of fuel for the taking of samples.
The 2 kg of fuel must be taken in the Parc Fermé

Parc Fermé par un raccord auto-obturant approuvé par la FIA, monté immédiatement en amont des injecteurs (cf. liste technique n°5).

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

Durant la course, des prélèvements de carburant pourront être effectués dans la tour de ravitaillement.

e) vérification du diamètre des brides à air :

1 - Les concurrents sont tenus d'équiper leur moteur de brides d'admission conformément aux dispositions des Articles 257 et 258 de l'Annexe J.

2 - Les dimensions des brides doivent respecter le Règlement et/ou toute décision du Bureau à tout moment et à toutes les températures.

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

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

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

Il incombe au concurrent de s'assurer que le Commissaire Technique puisse voir très facilement les plaques et les plombages en ouvrant simplement le capot moteur.

6 - Avant de participer à leur première séance d'essais libres, les voitures doivent être présentées en condition de course pour le pesage, pendant lequel les plaques de brides seront identifiées, la cylindrée relevant de la responsabilité du concurrent dans la déclaration qu'il a signée.

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

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

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

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

through an FIA-approved self-sealing connector, fitted immediately before the injectors (see technical list n°5).

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

During the race, fuel samples may be taken in the refuelling tower.

e) checking of the air restrictor diameters:

1 - The competitors are obliged to equip their engines with intake restrictors as provided for in Articles 257 and 258 of Appendix J.

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

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

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

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

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

6 - Before taking part in their first free practice session, the cars will be presented ready to race for weighing, during which the restrictor plaques will be identified, with the cylinder capacity remaining the responsibility of the competitor in the declaration he has signed.

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

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

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

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

61. Système d'acquisition de données FIA (les dispositions des Articles 257.2.6 et 258.2.8 de l'Annexe J ne s'appliquent pas à ce système).

1 - Un système d'acquisition de données approuvé par la FIA doit être utilisé pendant le Championnat. Ce système sert exclusivement au stockage de données et est confidentiellement utilisé par la FIA exclusivement.

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

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

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

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

Les voitures admises à participer dans le Groupe 1 devront être équipées de ce système.

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

5 - Ce système mesure :

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

Une ou deux voies resteront libres pour d'autres capteurs éventuels.

Pour les voitures GT2, les données peuvent être envoyées via une liaison CAN en provenance du boîtier de contrôle moteur ou du système d'acquisition de données du concurrent.

62. Système d'acquisition de données pour l'équipe.

Un système d'acquisition de données pour l'équipe est autorisé.

a/ Le déchargement de ce système d'acquisition de données n'est autorisé qu'au moyen d'un câble ou d'une carte mémoire.

b/ Le branchement du câble ou le remplacement de la carte n'est permis que :

- b.1 à l'intérieur de l'habitacle ;
- b.2 par l'un des mécaniciens et non par le pilote ou la personne habilitée à l'assister ;
- b.3 lorsque les mécaniciens sont autorisés à travailler sur la voiture en conformité avec l'Article 104-B.

63. SUPPRIME

64. Les contrôles et vérifications techniques seront

61. FIA Data acquisition system (the provisions of Articles 257.2.6 and 258.2.8 of Appendix J do not apply to this system).

1 - A data acquisition system approved by the FIA must be used during the Championship. This system serves exclusively for the storage of data and is used confidentially by the FIA alone.

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

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

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

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

Cars eligible to take part in Group 1 must be equipped with this system.

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

5 - This system measures:

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

One or two channels will remain free for possible additional sensors.

For GT2 cars, the data can be sent via a CAN line by the ECU or by the competitor's data acquisition system.

62. Team data acquisition system.

A team data acquisition system is authorised.

a/ This data acquisition system may be downloaded only by means of a cable or a memory card.

b/ Plugging in the cable or replacing the card is permitted only:

- b.1 inside the cockpit;
- b.2 by one of the mechanics and not by the driver or the person authorised to assist him;
- b.3 when the mechanics are allowed to perform work on the car according to Article 104-B.

63. DELETED

64. Checks and scrutineering shall be carried out

effectués par des officiels dûment désignés qui seront également responsables du fonctionnement du Parc Fermé et qui sont seuls autorisés à donner des instructions aux concurrents.

COMBINAISON VOITURE-PNEUMATIQUES

65. La combinaison voiture-pneumatiques doit être présentée par chaque équipe pour chacune de ses voitures lors des essais pré-saison organisés par le Promoteur du Championnat ou lors de la première Epreuve à laquelle ils participent pour ce qui concerne les concurrents course par course. Un seul changement de marque de pneumatiques sera autorisé par saison.

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

LIMITATION DES PNEUMATIQUES PENDANT L'EPREUVE

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

a) Tous les pneus pour temps sec qu'un concurrent prévoit d'utiliser pendant une Epreuve devront être marqués. Seuls les pneumatiques sans aucune sculpture sont admis comme pneus pour temps sec.

Pendant l'Epreuve, aucune voiture ne pourra utiliser plus de quatre trains de pneus pour temps sec. Un train de pneus devra comprendre deux pneus avant et deux pneus arrière. Des pneumatiques précédemment utilisés dans le Championnat pourront être remarqués, et donc comptabilisés dans le nombre de trains autorisés dans la mesure où ces pneumatiques précédemment utilisés sont identifiables par le système de traçabilité défini par la FIA.

b) 1 - Avant le début de la séance d'essais libres, chaque concurrent doit faire marquer un maximum de quatre trains de pneus pour temps sec, dont un train marqué "S", à proximité du stand des vérifications techniques. Ce train "S" sera choisi par tirage au sort.

2 - Seuls les pneus marqués "S" peuvent être utilisés pour la séance d'essais qualificatifs.

3 - Pour le départ de la course (qu'il ait lieu sur la grille et/ou à la sortie des stands) et après l'ouverture de la voie des stands et au moins pendant les 2 premiers tours, 3 pneus marqués "S" au minimum doivent équiper la voiture (cette disposition sera également valable si la piste a été déclarée « humide » et que le concurrent décide d'utiliser des pneus pour temps sec).

4 - Après les deux premiers tours de la course, tout pneu marqué pour l'Epreuve peut être utilisé.

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

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

CAR-TYRE COMBINATION

65. The car-tyre combination must be presented by each team for each of its cars at the pre-season testing organised by the Promoter of the Championship or, for race-by-race competitors, at the first event in which they take part.

Only one change of tyre make will be authorised per season.

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

TYRE LIMITATION DURING THE EVENT

66. The times for marking will be posted on the official notice board, as well as in the detailed timetables of the Event.

a) All the dry-weather tyres that a competitor intends to use during an Event must be marked.

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

During the Event, no car may use more than four sets of dry-weather tyres. A set of tyres must comprise two front tyres and two rear tyres. Tyres used previously in the Championship may be re-marked and thus counted among the number of sets authorised, insofar as these previously used tyres are identifiable via the traceability system defined by the FIA.

b) 1 - Before the start of the free practice session, each competitor must mark no more than four sets of dry-weather tyres, including one set to be marked "S", close to the scrutineering pit. This set "S" will be chosen by drawing lots.

2 - Only tyres marked "S" can be used for the qualifying practice.

3 - For the start of the race (be it on the grid and/or at the pit exit) and after the opening of the pit lane and at least during the first 2 laps, a minimum of 3 tyres marked "S" must be fitted on the car (this also applies if the track has been declared "wet" and the competitor decides to use dry-weather tyres).

4 - After the first 2 laps of the race, any tyre marked for the Event may be used.

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

leur utilisation.

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

Largeur du pneu :

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

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

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

e) Ni le démarquage d'un pneu ni le remplacement d'un pneu marqué ne sont autorisés.

f) Toute inscription effectuée par le concurrent sur les pneus doit être de couleur blanche.

g) L'utilisation d'une armoire chauffante pour le préchauffage des pneumatiques est autorisée aux conditions suivantes :

- Elle doit pouvoir s'inscrire dans un parallélépipède de 4m x 2m x 1,5 m.

- Aucune partie du système de chauffage des pneumatiques ne doit se trouver à l'intérieur du stand ou sur la grille.

- Il doit y avoir un seul système destiné à chauffer l'intérieur de l'armoire. Il doit être à air pulsé et doit être alimenté soit à l'électricité, soit au fuel, soit au gaz.

- L'armoire doit être constituée de matériaux ininflammables.

67. SUPPRIME

68. L'utilisation de pneus pour temps sec sans marquage approprié est formellement interdite pendant la séance d'essais libres, la séance d'essais pré-qualificatifs, la séance d'essais qualificatifs, le warm-up et la course.

LIMITATION DU NOMBRE DE MOTEURS, DE FREINS, DE RAPPORT DE BOITE DE VITESSES ET DE RAPPORTS DE COUPLE FINAL PENDANT L'ÉPREUVE

69. A. Pour les voitures GT1 uniquement :

Trois moteurs seront autorisés par saison et par voiture. Chaque moteur sera appairé au châssis.

Tout moteur, tel que défini à l'Article 106, doit être scellé par le Délégué Technique de la FIA avant d'être utilisé par le concurrent lors d'une Épreuve. Toute rupture d'un ou plusieurs scellés doit être

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

Tyre width:

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

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

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

e) No unmarking of a tyre and no replacement of a marked tyre will be permitted.

f) Any writing the competitor does on the tyres must be in white.

g) The use of a heating cupboard for preheating the tyres is authorised on the following conditions:

- It must fit into a parallelepiped of 4m x 2m x 1.5m.

- No part of the tyre heating system must be situated inside the pit or on the grid.

- There must be only one system for heating the interior of the cupboard. It must be a forced air system and must run on electricity, fuel oil or gas.

- The cupboard must be made from non-flammable materials.

67. DELETED

68. The use of dry-weather tyres without appropriate identification is strictly forbidden during the free practice session, the pre-qualifying practice session, the qualifying practice session, the warm-up and the race.

LIMITATION OF THE NUMBER OF ENGINES, BRAKES, GEARBOX RATIOS AND FINAL DRIVE RATIOS DURING THE EVENT

69. A. For GT1 cars only:

Three engines per car and per season will be authorised. Each engine will be paired with the chassis.

Each engine, as defined in Article 106, must be sealed by the FIA Technical Delegate before being used by the competitor in an Event.

Any breaking of one or more seals must be approved

préalablement approuvée par le Délégué Technique du Championnat ou le Département technique de la FIA sous peine de sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion. La rupture de tout scellé sera considérée comme un changement de moteur.

Le remplacement d'un moteur par un concurrent, entraîne automatiquement l'application des pénalités suivantes :

- au 4^{ème} moteur utilisé, une pénalité de 2 minutes de "Stop & Go" est infligée,
- au 5^{ème} moteur utilisé, une pénalité de 3 minutes de "Stop & Go" est infligée,
- au 6^{ème} moteur utilisé, une pénalité de 4 minutes de "Stop & Go" est infligée.

L'utilisation d'un 7^{ème} moteur par un concurrent peut entraîner son exclusion du Championnat. En cas d'accident ou de "force majeure" qualifiés comme tels par le Collège des Commissaires Sportifs (la charge de la preuve incombe au concurrent), ces pénalités pourront ne pas être appliquées.

Au cours d'une Epreuve, afin de permettre uniquement le réglage des jeux des soupapes, le concurrent pourra demander officiellement au Délégué Technique FIA, l'autorisation de rompre les scellés des couvre culasses. Cette opération doit obligatoirement avoir lieu en présence d'un commissaire technique et ne doit donner lieu à aucun remplacement de pièces (sauf le (les) joint(s) de couvre culasse(s)). Une fois cette opération effectuée, ce dernier procédera à nouveau à la pose des scellés sur la pièce concernée.

Lors de l'Epreuve suivante, les moteurs précédemment scellés ne seront pas scellés à nouveau.

B. Pour les voitures GT1 uniquement :

Un seul type de système de freinage (ensemble étriers et disques pour l'avant et l'arrière) doit être déclaré par modèle de voiture, par saison.

Seuls 3 jeux de disques de freins peuvent être utilisés par voiture et par saison. Les éléments du système seront identifiés par le Délégué Technique de la FIA avant son utilisation par le concurrent lors d'une Epreuve.

En cas de "force majeure", le Collège des Commissaires Sportifs, pourra autoriser, sur rapport du Délégué Technique, l'utilisation d'un ou plusieurs éléments d'un 4^{ème} jeu de frein non précédemment identifié (la charge de la preuve incombe au concurrent). Dans le cas contraire, une pénalité de "Stop & Go" de 2 minutes sera infligée par le Collège.

C. Pour les voitures GT1 uniquement :

Trois séries de rapports (rapports de boîte de vitesses, constantes, et rapport de couple final) doivent être déclarées par modèle de voiture, par saison. L'utilisation de tout autre rapport est interdite.

PESAGE

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

beforehand by the Technical Delegate for the Championship or the FIA Technical Department on pain of a sanction which may go as far as exclusion. The breaking of any seal will be considered as a change of engine.

The replacing of an engine by a competitor automatically results in the application of the following penalties:

- for the 4th engine used, a 2-minute Stop & Go penalty is imposed,
- for the 5th engine used, a 3-minute Stop & Go penalty is imposed,
- for the 6th engine used, a 4-minute Stop & Go penalty is imposed.

The use of a 7th engine by a competitor may result in their exclusion from the Championship. In the case of an accident or in a case of "force majeure" recognised as such by the Panel of Stewards (the onus of proof being on the competitor), these penalties may not be applied.

During an Event, in order solely to allow the adjustment of the valves, a competitor may officially ask the FIA Technical Delegate for permission to break the cylinder head seals. This operation must take place in the presence of a scrutineer and allows for no part replacement (except for the cylinder head seal(s)).

Once the work has been done, the Delegate or Official will again affix seals to the part in question.

At the following Event, previously sealed engines will not be sealed again.

B. For GT1 cars only:

A single type of braking system (callipers and discs assembly for the front and the rear) must be declared per model of car, per season.

Only 3 sets of discs of brakes may be used per car and per season. The components of the system will be identified by the FIA Technical Delegate before its use by the competitor in an Event.

In a case of "force majeure", the Panel of Stewards may, on the report of the Technical Delegate, authorise the use of one or more components from a 4th set of brakes not previously identified (the onus of proof being on the competitor). Otherwise, a 2-minute Stop & Go penalty will be imposed by the Panel.

C. For GT1 cars only:

Three series of ratios (gearbox ratios, constants and final drive ration) must be declared per model of car, per season. The use of any other ratio is forbidden.

WEIGHING

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

- b)** Pour que l'on puisse identifier le pilote se trouvant à bord de la voiture, chaque pilote portera de chaque côté de son casque une étiquette numérotée plus toute autre marque d'identification requise par les organisateurs de l'Epreuve en accord avec le Collège des Commissaires Sportifs et le Délégué Technique de la FIA.
- c)** Si le poids d'une voiture est inférieur à celui spécifié dans le Règlement Technique, le concurrent concerné pourra se voir infliger une des pénalités prévues à l'Article 70 g), sauf si l'insuffisance de poids est due à la perte accidentelle d'une pièce de la voiture.
- d)** Aucune substance ne pourra être ajoutée à une voiture, y être posée ou en être enlevée une fois qu'elle a été sélectionnée ou a terminé la course ou pendant la procédure de pesage, (sauf par un commissaire technique dans le cadre de ses activités officielles et en accord avec le règlement technique du Championnat).
- e)** Personne d'autre que les commissaires techniques et les officiels ne peuvent pénétrer ou rester dans le garage de la FIA sans l'autorisation expresse du Délégué Technique de la FIA.
- f)** Une voiture doit soit être équipée d'une caméra officielle embarquée et de ses équipements, soit être munie d'un lest équivalent lorsque le poids de cet équipement dépasse 5 kg.
- g)** En cas d'infraction à ces dispositions relatives au pesage des voitures, les Commissaires Sportifs pourront faire reculer le concurrent sur la grille d'autant de places qu'ils le jugent approprié ou l'exclure de la course.
- b)** To identify which driver is on board the car, each driver will bear on both sides of his helmet a numbered sticker plus any other identification mark required by the organisers of the Event in agreement with the Panel of Stewards and the FIA Technical Delegate.
- c)** Should the weight of a car be less than that specified in the Technical Regulations, the competitor concerned may be given one of the penalties set out in Article 70 g), save where the deficiency in weight results from the accidental loss of a component of the car.
- d)** No substance may be added to, placed on, or removed from a car after it has been selected for weighing or has finished the race or during the weighing procedure (except by a scrutineer when acting in his official capacity and in accordance with the Championship technical regulations).
- e)** No one other than scrutineers and officials may enter or remain in the FIA garage without the specific permission of the FIA Technical Delegate.
- f)** A car must carry either an official on-board camera and its equipment or equivalent ballast when the weight of that equipment exceeds 5 kg.
- g)** In the event of any breach of these provisions for the weighing of cars, the Stewards may drop the competitor as many grid positions as they consider appropriate or exclude him from the race.

SUCCESS BALLAST

71. Pour les voitures du Groupe 1, un "success ballast" est appliqué aux pilotes et voitures terminant aux trois premières places d'une course comptant pour le Championnat en fonction du classement à l'arrivée et déterminé selon l'échelle ci-dessous. Ces "success ballast" seront appliqués à la voiture et/ou à chaque pilote concerné et seront ajoutés au poids relevé de sa voiture pour au moins l'Epreuve suivante du Championnat. Le "success ballast" de chaque pilote et de chaque voiture fera l'objet d'une liste spécifique qui sera établie par les officiels FIA après chaque Epreuve. Toute augmentation ou réduction de poids ainsi engendrée prendra effet à partir de l'Epreuve suivante du Championnat. Le "success ballast" embarqué dans la voiture correspondra au poids le plus élevé entre celui attribué à la voiture et celui attribué à tout pilote engagé sur la voiture. Ce "success ballast" sera considéré comme le lest handicap tel que défini à l'Article 258-4.2 de l'Annexe J.

Pour les voitures du Groupe 1, les concurrents qui n'ont pas été engagés pour la totalité du Championnat se verront attribuer dès leur première participation (à l'exception des 24 Heures de Spa), et à partir de la troisième Epreuve du Championnat, puis

SUCCESS BALLAST

71. For Group 1 cars, success ballast will be allocated to drivers and cars finishing in the top three places in a race counting towards the Championship, depending on the classification at the finish and determined according to the following scale. This success ballast will be applied to the car and/or to each of the driver(s) concerned and will be added to the recorded weight of his car for at least the following Event in the Championship. The success ballast for each driver and each car will feature on a specific list which will be drawn up by the FIA officials after each Event. Any resulting increase or reduction in weight will take effect from the following Event in the Championship. The success ballast carried on board the car will correspond either to the weight applied to the car or to that applied to any driver entered in the car, whichever is the greater. This success ballast will be considered as the ballast handicap as defined in Article 258-4.2 of Appendix J.

For Group 1 cars, competitors that have not been entered for the whole of the Championship will be allocated, on their first participation (except in the Spa 24 Hours) starting from the third Event of the Championship, and then for each non-consecutive

pour chacune de leur participation non consécutive, un "success ballast" de 40 kg dans la catégorie GT1 et de 20 kg dans la catégorie GT2 qui seront ajoutés au "success ballast" acquis par la voiture et/ou le(s) pilote(s) lors d'une Epreuve précédente à laquelle elle/il aurait participé.

Ce "success ballast" relatif à la participation est lié au concurrent et non au pilote.

L'Epreuve des 24 Heures de SPA est considérée comme transparente pour l'application de la participation non consécutive.

72. Echelle des "success ballast" pour chaque Epreuve :

a)	GT1
1 ^{er}	+ 40 kg
2 ^{ème}	+ 30 kg
3 ^{ème}	+ 20 kg

b)	GT2
1 ^{er}	+ 20 kg
2 ^{ème}	+ 15 kg
3 ^{ème}	+ 10 kg

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

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

75. a) Le "success ballast" maximal pouvant être appliqué en règle générale est de 100 kg pour les voitures GT1 et pour les voitures GT2.

b) Pour les voitures GT1, 50 kg supplémentaires seront ajoutés pour atteindre un poids total de 150 kg si une voiture ou son/ses pilote(s) déjà chargés du poids maximal de 100 kg remporte une Epreuve. Si la voiture ou le(s) pilote(s) pénalisé(s) comme ci-dessus ne remportent pas l'Epreuve suivante, la pénalité des 50 kg supplémentaire sera annulée pour l'Epreuve suivante. Il ne peut être appliqué à la voiture d'un pilote un "success ballast" supérieur au "success ballast" maximal ou maximal supplémentaire même si ce pilote est classé parmi les trois premiers de la course concernée.

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

77. Les éventuels "success ballast" seront réduits pour chaque Epreuve selon l'échelle suivante :

a)	GT1
4 ^{ème}	- 20 kg
5 ^{ème}	- 30 kg

participation, success ballast of 40 kg in the GT 1 category and 20 kg in the GT 2 category, which will be added to the success ballast acquired by the car and/or the driver(s) during a previous Event in which it/he may have taken part.

This success ballast relating to participation is assigned to the competitor, not to the driver.

The Spa 24-Hour Event is considered to be invisible as far as non-consecutive participations are concerned.

72. The scale of success ballast for each Event is as follows:

a)	GT1
1 st	+ 40 kg
2 nd	+ 30 kg
3 rd	+ 20 kg

b)	GT2
1 st	+ 20 kg
2 nd	+ 15 kg
3 rd	+ 10 kg

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

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

75. a) The maximum success ballast that can normally be attributed is 100 kg for GT1 and for GT2.

b) For GT1 cars, an additional 50 kg will be added to reach a total weight of 150 kg if a car or its driver(s) already ballasted with the maximum handicap of 100 kg wins an Event. If the car or driver(s) penalised as above does not win the next Event, the additional 50 kg penalty will be cancelled for the following Event.

Success ballast exceeding the maximum success ballast or maximum additional success ballast cannot be applied to a driver's car, even if this driver finishes among the top three in the race concerned.

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

77. Success ballast will be reduced for each Event according to the following scale:

a)	GT1
4 th	- 20 kg
5 th	- 30 kg

6^{ème} - 40 kg
7^{ème} - 40 kg
8^{ème} - 40 kg
9^{ème} - 40 kg

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

b) GT2

4^{ème} - 10 kg
5^{ème} - 15 kg
6^{ème} - 20 kg
7^{ème} - 20 kg
8^{ème} - 20 kg
9^{ème} - 20 kg

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

78. Un "success ballast" ne peut être réduit de plus de 40 kg par Epreuve dans la catégorie GT1 et de plus de 20 kg par Epreuve dans la catégorie GT2.

79. Le "success ballast", attribué à un pilote sur la base de son classement à une Epreuve, ne sera pas imposé lors de sa prochaine participation dès lors qu'il change de catégorie et de marque.

Si le pilote change de catégorie, ce "success ballast" sera multiplié par 2 s'il était engagé dans la catégorie GT2 ou divisé par 2 s'il était engagé dans la catégorie GT1.

EQUILIBRE DES PERFORMANCES

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

- a) poids minimum de la voiture (Articles 257-258 du Règlement Technique)
- b) dimensions des brides à air (Articles 257-258 du Règlement Technique).
Tout changement concernant la taille des brides à air doit être effectué dans les 20 jours après la date de notification de la décision officielle par la FIA (date de notification incluse). Si le délai expire au cours d'une Epreuve, le changement devra être effectué au début de cette même Epreuve.
- c) capacité maximale du réservoir de carburant.
- d) par ailleurs, pour équilibrer les performances de manière équitable, le Bureau se réserve le droit (dans le délai spécifié à l'alinéa b)) d'introduire pour chacun des concurrents toute autre restriction technique qu'il estimerait nécessaire.

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

- a) les caractéristiques des pneumatiques
- b) le poids et la distribution des masses
- c) la courbe de puissance
- d) la traînée
- e) la portance
- f) la distribution de la portance

Ces données seront utilisées pour simuler les temps

6th - 40 kg
7th - 40 kg
8th - 40 kg
9th - 40 kg

Until the last car which took part in the Event.

b) GT2

4th - 10 kg
5th - 15 kg
6th - 20 kg
7th - 20 kg
8th - 20 kg
9th - 20 kg

Until the last car which took part in the Event.

78. Success ballast cannot be reduced by more than 40 kg per Event in the GT1 category and by more than 20 kg per Event in the GT2 category.

79. The success ballast allocated to a driver on the basis of his classification in an Event will not be imposed the next time he takes part in an Event if he changes both category and make.

If the driver changes category, this success ballast will be multiplied by 2 if he was entered in the GT2 category or divided by 2 if he was entered in the GT1 category.

BALANCE OF PERFORMANCE

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

- a) minimum weight of the car (Articles 257-258 - Technical Regulations)
- b) air restrictor sizes (Articles 257-258 - Technical Regulations).
Any changes to restrictor sizes must be made within 20 days (including the day of notification) after the date of notification of the FIA's official decision. If the deadline falls in the middle of an Event, then the change must be made for the beginning of that Event.
- c) fuel tank capacity.
- d) also, in order to balance performances in a fair way, the Bureau reserves the right (under the deadline specified in paragraph b)) to introduce, for each of the competitors, any other technical restriction it may deem necessary.

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

- a) the characteristics of the tyres
- b) the weight and distribution of mass
- c) the power curve
- d) the drag
- e) the lift
- f) the lift distribution

This information will be used to simulate the lap times

au tour et les performances des voitures sur tous les circuits du Championnat.

Toutes données volontairement fausses pourront entraîner une sanction imposée par la FIA.

CONDITIONS GENERALES RELATIVES AUX VOITURES

81. 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, des stands à la voiture.

Les transmetteurs de marqueurs de tours seront à batteries et, une fois en fonctionnement, devront être indépendants (et non attachés à tout autre matériel des stands au moyen de câbles ou de fibres optiques), et incapables de recevoir des informations extérieures. Ces déclencheurs de tours utiliseront un transmetteur opérant sur une fréquence de porteuse supérieure à 10 GHz (radio ou optique) et un faisceau d'un demi angle non supérieur à 36°, la mesure étant prise au point 3dB, et ils ne seront pas utilisés pour la transmission, des stands à la voiture, d'autres données que le marqueur de tours. Les données de marque de tour doivent être transmises à plusieurs reprises, avec une fiabilité prouvée ;

- 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.

SECURITE GENERALE

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

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

84. Tout pilote ayant l'intention de quitter la piste en manifesterà l'intention en temps utile et s'assurera qu'il pourra le faire sans danger.

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

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

and performances of the cars on all the circuits in the Championship.

Any false information deliberately given may result in a sanction imposed by the FIA.

GENERAL CAR REQUIREMENTS

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

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

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

- d) verbal communication between a driver and his team by radio;
- e) electromagnetic radiation between 2 and 2.7GHz is forbidden save with the written consent of the FIA.

GENERAL SAFETY

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

83. 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.

84. Any driver intending to leave the track must signal his intention to do so in good time making sure that he can do this without danger.

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

86. A driver who abandons a car must leave it in neutral or with the clutch disengaged and with the

place.

87. Des réparations ne peuvent être effectuées sur une voiture qu'à l'intérieur ou à l'extérieur des stands, sur la voie de travail, sur la grille de départ ou conformément à l'Article 150.

88. L'organisateur doit fournir au moins deux extincteurs d'une capacité de 5 kg pour chaque stand concerné et s'assurer de leur bon fonctionnement.

89. 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 garage attribué à l'équipe, la voie des stands ou sur la grille de départ.

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

91. 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 n'est 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) du personnel des équipes lorsqu'il pousse une voiture ou enlève du matériel de la grille après que toutes les voitures en mesure de le faire ont quitté la grille pour le tour de formation.

92. A tout moment pendant une Epreuve, il n'est permis aux pilotes de rejoindre la piste, y compris la voie des stands, qu'après avoir fait démarrer le moteur seuls et sans aide.

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

94. 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 FIA GT qui utilisent un casque intégral : Un des pilotes de l'équipage est assis dans sa voiture, casqué et dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA en place, ceinture de sécurité bouclée. Aidé de deux secouristes, le Délégué Médical de la FIA ou à défaut 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

steering wheel in place.

87. Repairs to a car may only be carried out inside or outside the pits, on the working lane, on the starting grid or as provided for in Article 150.

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

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

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

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

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

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

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

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

With the help of two rescuers, the FIA medical delegate, or, in his absence, the chief medical officer of the Event, must be able to remove the helmet with the driver's head maintained in a neutral position any time. If this is impossible, the driver will be required to wear an open-face helmet homologated for use with

retenue de la tête approuvé par la FIA sera exigé.

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

96. Si un pilote est confronté à de graves problèmes mécaniques durant les essais ou la course, il doit évacuer la piste ou regagner son stand dès que cela peut être fait en sécurité.

97. Les phares avant, le feu arrière rouge et les feux de pluie arrière de la voiture devront être allumés en permanence quand elle roule sur une piste déclarée "piste humide". Il reviendra au Directeur d'Epreuve de décider si un pilote doit être arrêté du fait du non fonctionnement des feux de sa voiture. Si une voiture est arrêtée pour ce motif, elle pourra rejoindre l'Epreuve lorsque la faute aura été réparée.

98. Seuls six membres d'équipe par voiture participante (dont chacun aura reçu et devra porter une identification spéciale) sont admis dans la zone de signalisation pendant les essais et la course. La zone des stands est interdite aux personnes de moins de 16 ans.

99. 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.

100. Le Directeur de l'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.

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

VOIE DES STANDS ET STANDS

102.

Les deux premiers stands sont réservés aux vérifications techniques FIA.

a) En fonction du nombre de stands disponibles, l'attribution se fera conformément :

- à la position des équipes au classement de l'année précédente pour les deux premières Epreuves de la saison,

- au classement des équipes au Championnat en cours dans chaque catégorie à partir de la troisième Epreuve de la saison.

b) Pour éviter qu'il y ait le moindre doute et à des fins descriptives, la voie des stands sera divisée en deux

the FIA-approved head restraint device.

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

96. 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.

97. The car's headlights, red rear light and rear rain lights must be illuminated at all times when it is running on a track that has been declared a "wet track". It shall be at the discretion of the Race Director to decide whether a driver should be stopped because his car's lights are not working. If a car is stopped for that reason, it may rejoin the Event once the fault has been remedied.

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

99. 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.

100. 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.

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

PIT LANE AND PITS

102.

The first two pits are reserved for the FIA scrutineering.

a) Depending on the number of pits available, the allocation will be made according to:

- the team's placing in the previous year's classification for the first two Events of the season,

- the team's classification in the current Championship in each category from the third Event of the season onwards.

b) For the avoidance of doubt and for description purposes, the pit lane shall be divided into two lanes.

voies. La voie la plus rapprochée du mur des stands est appelée "la voie rapide", et la voie la plus proche des stands est appelée "voie de travail" ; c'est la seule zone où il soit permis de travailler sur une voiture.

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

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

e) A aucun endroit les concurrents ne doivent peindre de lignes sur la voie des stands.

f) Aucun équipement ne peut être laissé sur la voie rapide. Une voiture ne pourra entrer dans la voie rapide ou y rester que si son pilote est assis derrière son volant dans la position normale de conduite et qu'elle est mue par ses propres moyens. Pour toutes les séances d'essais, le warm-up et les courses, les voitures ont le droit de se déplacer des zones de travail qui leur ont été attribuées vers la voie rapide qu'une fois que la sortie des stands est ouverte (excepté dans le cas de l'Article 102d)) et/ou quand la course est suspendue.

g) Le personnel des équipes n'est admis sur la voie des stands qu'au maximum 1 tour avant de devoir intervenir sur une voiture, et il doit évacuer la voie des stands dès que ce travail est achevé (au plus tard 1 tour après).

h) Les tours de ravitaillement devront être conformes à l'Article 258.6.4 de l'Annexe J et doivent être positionnées aussi près que possible des stands. Aucun équipement ne pourra être suspendu à moins de 2 mètres du sol, à moins que la voiture ne soit à l'assistance ou durant la période décrite au point f) du présent Article.

i) Enregistreur de données

a/ Le déchargement de l'enregistreur de données n'est autorisé qu'au moyen d'un câble ou d'une carte mémoire ;

b/ Le branchement du câble ou le remplacement de la carte n'est permis que :

b.1 à l'intérieur de l'habitacle ;

b.2 par l'un des mécaniciens et non par le pilote ou la personne habilitée à l'assister ;

b.3 lorsque les 4 mécaniciens sont autorisés à travailler sur la voiture conformément à l'Article 104-B.

j) 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 de travail.

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

The lane closest to the pit wall is designated the "fast lane", and the lane closest to the garages is designated the "working lane" and is the only area where any work may be carried out on a car.

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

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

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

f) No equipment may be left in the fast lane. A car may enter or remain in the fast lane only with the driver sitting in the car behind the steering wheel in his normal position, and under its own power. For all practice sessions, the warm-up and the races, the cars are allowed to drive from their allocated working area to the fast lane only once the pit exit is open (except in case of Article 102 d)) and/or when a race is suspended.

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

h) The refuelling towers must be in conformity with Article 258.6.4 of Appendix J and must be positioned as close as possible to the garage wall. No suspended equipment may be less than 2 metres from the ground, unless the car is being assisted or during the period referred to in f) of the present Article.

i) Data recorder

a/ The data recorder may be downloaded only by means of a cable or a memory card;

b/ Plugging in the cable or replacing the card is permitted only:

b.1 inside the cockpit;

b.2 by one of the mechanics and not by the driver or the person authorised to assist him;

b.3 when the 4 mechanics are allowed to perform work on the car according to Article 104-B.

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

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

CARBURANT

103. a) Un fournisseur unique de carburant est désigné par la FIA suivant une procédure d'appel d'offres. Pendant toute la durée de l'Epreuve, tous les concurrents doivent utiliser le carburant fourni par l'organisateur ; cette fourniture doit s'effectuer dans le respect des conditions figurant dans le contrat signé entre la FIA et le fournisseur sélectionné.

b) Pour la catégorie GT2, la quantité maximale de carburant à bord est de 90 litres.

ASSISTANCE DANS LES STANDS ET RAVITAILLEMENT

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

Le personnel d'équipe peut commencer à installer le matériel dans la voie des stands uniquement pendant le tour précédant l'arrêt au stand. Il doit quitter et dégager la voie des stands dès que le travail est achevé.

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

Chaque équipe doit veiller à ce que ses mécaniciens et son Directeur Sportif portent les vêtements résistant au feu spécifiés à l'Article 2 du Chapitre III de l'Annexe L au Code.

Aucun matériel autonome ne peut fonctionner sans son mécanicien. Un Directeur Sportif (le 5^{ème} membre) peut se trouver devant la voiture et, sans intervenir, superviser les travaux des mécaniciens.

A - LES RAVITAILLEMENTS EN CARBURANT ne sont autorisés que dans la zone de travail désignée dans la voie des stands. Tout ravitaillement ne pourra être effectué qu'au début ou à la fin d'un arrêt au stand.

1) Avant et pendant toute opération de ravitaillement, la voiture doit être mise électriquement à la terre. La voiture doit rester sur ses roues pendant le déroulement du ravitaillement.

2) Tout ravitaillement sur la ligne des stands doit être effectué avec un réservoir autonome par stand tel que défini à l'Article 258-6.4.2 de l'Annexe J et contenant uniquement le carburant officiel.

3) Le pilote peut rester dans la voiture mais le moteur doit être éteint.

4) Le concurrent doit s'assurer :

a) qu'un des quatre mécaniciens se trouve à côté de la voiture pendant le ravitaillement de la voiture, muni d'un extincteur d'une capacité minimale de 5 kg, prêt à l'emploi,

b) que tout le personnel de ravitaillement,

FUEL

103. a) A single fuel supplier is designated by the FIA following a tendering procedure. Throughout the duration of the Event, all competitors must use the fuel supplied by the organiser; 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.

b) For category GT2, the maximum quantity of fuel on board is 90 litres.

ASSISTANCE IN THE PITS AND REFUELLING

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

Team personnel can start setting up the equipment in the pit lane only during the lap preceding the pit stop. They must leave and clear the pit lane as soon as the work is completed.

No operations may be carried out on the car by more than four mechanics.

Each team must ensure that its mechanics and team manager wear the flame-resistant clothing specified in Article 2 of Chapter III of Appendix L to the Code.

No autonomous equipment may operate without its mechanic. A team manager (the 5th member) may stand at the front of the car and, without intervening, oversee the work of the mechanics.

A - REFUELLING is allowed only in the designated working area on the pit lane. Refuelling may be carried out only at the beginning or at the end of a pit stop.

1) Before and during any refuelling operation, the car must be electrically earthed. While refuelling is being carried out, the car must remain on its wheels.

2) Any refuelling in the pit lane must be carried out with one independent tank per pit, as defined in Article 258-6.4.2 of Appendix J and containing only the official fuel.

3) The driver may stay in the car but the engine must be switched off.

4) The competitor must ensure:

a) that one of the four mechanics is beside the car throughout refuelling, holding an extinguisher of a minimum capacity of 5 kg, which is ready for use; and,

b) that all refuelling personnel, namely a

deux mécaniciens au maximum, spécifiquement désignés pour cette opération, portent une combinaison, des gants et une cagoule ignifugés (spécifiés et agréés par la FIA), et des casques à visière (homologation FIA) ne pouvant être confondus avec des casques de pilotes. Le ravitaillement de la tour est interdit durant les périodes de ravitaillement de la voiture.

c) Le préposé au dispositif de l'"homme mort", qui ne sera pas compté comme l'un des quatre mécaniciens, devrait contrôler la vanne de coupure du débit de carburant à la tour de ravitaillement et devrait également porter une combinaison ignifugée.

5) Après le ravitaillement, le carburant contenu dans le tuyau de trop-plein doit être versé dans un conteneur fourni par le concurrent, qui doit pouvoir contenir 5 litres au moins, être gradué et équipé d'une prise de ravitaillement.

6) Personnel autorisé dans la zone de travail de la voie des stands pendant le ravitaillement :

- 1 Directeur Sportif
- 4 mécaniciens au maximum, dont 1 ou 2 préposé(s) au carburant et le préposé à l'"incendie". Pendant le ravitaillement, le lavage/nettoyage du pare-brise par un des 4 mécaniciens est autorisé.

- Le pilote sortant de la voiture pourra aider le pilote le remplaçant. Un des quatre mécaniciens peut également aider ce pilote.

- Tous les autres membres de l'équipe qui pourraient se trouver dans la zone de travail ("voie de travail", Article 102 b)) délimitée par une bande blanche ou jaune, ou comme défini dans les notes de briefing pour cette Epreuve, et séparant le stand de la voie de travail seront considérés comme travaillant sur la voiture et en tant que tels seront comptés comme mécaniciens, tout comme un pilote s'il effectue un travail sur la voiture. Ceci n'inclut pas le préposé à la vanne de coupure du débit de carburant à la tour de ravitaillement (principe de l'"homme mort") qui ne sera pas considéré comme l'un des quatre mécaniciens travaillant sur la voiture. Il ne pourra entreprendre aucune autre tâche.

- 1 technicien "pneus" et 1 technicien "freins" externes à l'équipe pourront sans intervenir ou travailler sur la voiture procéder à des vérifications visuelles exclusivement. Ils porteront un dossard de couleur spécifique.

Une pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion de la course sera imposée pour toute violation de l'Article 104 A.

B - D'AUTRES OPERATIONS peuvent être réalisées sur la voiture, avant ou après le ravitaillement, dans les stands / la zone de travail de la voie des stands et parallèlement à la voie des stands.

1) Personnel autorisé dans la zone de travail de la voie des stands avant ou après le ravitaillement pour les changements de pneus, la maintenance, les réparations et les changements de pilotes :

- 1 Directeur Sportif

maximum of two mechanics, specifically designated for this operation, are wearing fireproof overalls, gloves and balaclavas (specified and approved by the FIA), and helmets with a visor (FIA homologation) incapable of being confused with drivers' helmets. The refuelling of the tower is prohibited while the car is being refuelled.

c) The so-called 'dead man', who will not be counted as one of the four mechanics, should control the fuel flow shut-off valve at the refuelling tower and must also wear fireproof overalls.

5) After refuelling, the fuel contained in the overflow pipe must be poured into a container provided by the competitor, which must be capable of holding 5 litres at least, graduated and fitted with a coupling.

6) Personnel authorised in the pit lane working area during refuelling:

- 1 Team manager
- 4 mechanics maximum, to include 1 or 2 fuel attendants and the 'fire' attendant.

During refuelling, the washing/cleaning of the windscreen by one of the 4 mechanics is authorised.

- The driver exiting the car may assist the driver replacing him. One of the four mechanics may also assist that driver.

- All other team members standing in the working area ('working lane', Article 102 b), delimited by a white or yellow strip or as defined in the briefing notes at that event and separating the pit from the working lane, will be considered as working on the car and as such will be counted as mechanics, as will a driver if he performs any work on the car.

This does not include the so-called 'dead man' controlling the fuel flow shut-off valve at the refuelling tower, who will not be considered as one of the four working mechanics. He may not undertake any other task.

- 1 'tyre' technician and 1 'brake' technician external to the team may, without intervening or working on the car, proceed to conduct visual checks exclusively. They will be equipped with a tabard of a specific colour.

A penalty, up to and including exclusion from the race, will be imposed for any breach of Article 104 A.

B - OTHER OPERATIONS may be carried out on the car, before or after refuelling, in the pits/working area of the pit lane and parallel to the pit lane.

1) Personnel authorised in the pit lane working area before or after refuelling for tyre changes, maintenance, repairs and driver change:

- 1 Team manager

- 4 mécaniciens
 - Le pilote sortant de la voiture pourra aider le pilote le remplaçant. Un des quatre mécaniciens peut également aider ce pilote.
 - Tous les autres membres de l'équipe qui pourraient se trouver dans la zone de travail ("voie de travail", Article 102 b)) seront considérés comme des mécaniciens et travaillant sur la voiture, tout comme un pilote s'il effectue un travail sur la voiture.
 - 1 technicien "pneus" et 1 technicien "freins" externes à l'équipe pourront, sans intervenir ou travailler sur la voiture, procéder à des vérifications visuelles exclusivement. Ils porteront un dossard de couleur spécifique.
- 2) Pendant les changements de pneumatiques, deux mécaniciens au maximum pourront changer les roues au même moment en utilisant deux pistolets pneumatiques au maximum (un de chaque côté de la voiture).
- Une pénalité de "Stop & Go" de 2 min. sera imposée pour toute infraction à l'Article 104 B.
- 3) A tout moment lorsque les voitures sont autorisées sur la piste :
- a) Le rideau du stand / la porte du garage (côté voie des stands) doit rester entièrement ouvert.
 - b) Les officiels devront avoir libre accès au stand.
 - c) Aucun outil ni matériel ne pourra être laissé dans la zone de travail lorsqu'un arrêt au stand est terminé.
 - d) Le nombre de mécaniciens n'est pas limité lorsque la voiture est à l'intérieur du stand / garage.
 - e) A tout moment lorsque la voiture sort de son stand/garage et est prête à rejoindre la course, elle doit être poussée devant le stand et stationnée dans la zone de travail parallèlement à la voie des stands et le moteur doit être redémarré par le pilote seul.
- C - LES PENALITES pour violation de ce qui précède seront à l'appréciation des Commissaires Sportifs.
- 105.** Tout le carburant stocké dans les stands doit se trouver dans des conteneurs étanches ayant été testés à une pression de trois atmosphères.
- 106.** Pendant l'Epreuve, il est interdit de changer les éléments suivants sous peine de sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion :
- le moteur, c'est-à-dire la ou les culasses, le ou les couvre culasses, le carter inférieur et le bloc moteur, éléments qui seront solidarités les uns aux autres au moyen de scellés,
 - le châssis ou la structure monocoque.
- 107.** Tout arrêt au stand, quelle qu'en soit la raison, entraîne l'arrêt du moteur.
Le moteur de la voiture ne peut être redémarré que lorsque la voiture est en contact avec le sol, sur ses roues complètes, et qu'elle va rejoindre la course.
- 108.** Le ravitaillement en lubrifiant et liquides divers est autorisé pendant la course.
- 109.** Toute infraction aux dispositions du Code ou
- 4 mechanics.
 - The driver exiting the car may assist the driver replacing him. One of the four mechanics may also assist that driver.
 - Any other team members standing in the working area ('working lane', Article 102 b)) will be considered as mechanics and working on the car, as will a driver if he performs any work on the car.
 - 1 'tyre' technician and 1 'brake' technician external to the team may, without intervening or working on the car, proceed to conduct visual checks exclusively. They will be equipped with a tabard of a specific colour.
- 2) During tyre changes, a maximum of two mechanics may change the wheels at the same time using a maximum of two wheel guns (one each side of the car).
- A 2-minute Stop & Go penalty will be imposed for any breach of Article 104 B.
- 3) At all times when the cars are permitted on to the track:
- a) The pit curtain/garage door (pit lane side) must remain fully open;
 - b) Officials shall have free access into the pit.
 - c) No tools or equipment may be left on the working area when a pit stop is over.
 - d) There is no limitation on the number of mechanics when the car is inside the pit/garage.
 - e) At any time when the car exits its pit/garage and is ready to rejoin the race, it must be pushed in front of the pit/garage and parked on the working area parallel to the pit lane and the engine must be restarted by the driver alone.
- C - PENALTIES for breaches of the above shall be at the Stewards' discretion.
- 105.** All fuel stocked in the pits must be in leak-proof containers which have been tested to a pressure of three atmospheres.
- 106.** During the Event, it is forbidden to change the following parts on pain of a sanction which may go as far as exclusion:
- the engine, i.e. the cylinder head(s), cylinder head cover(s), oil pan and engine block, parts that will be attached together by means of seals,
 - the chassis or the monocoque structure.
- 107.** During any pit stop, whatever the reason, the driver is obliged to turn off his engine.
The car's engine may be restarted only when the car is in contact with the ground, on its complete wheels, and is about to rejoin the race.
- 108.** Replenishment of lubricant and various fluids is allowed during the race.
- 109.** Any breach of the provisions of the Code or

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

ESSAIS LIBRES, PRE-QUALIFICATIONS, QUALIFICATIONS ET WARM-UP

110. Sauf quand le présent Règlement Sportif contient des dispositions différentes, 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 que celles en vigueur pendant la course.

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

112. Pendant toute la durée des essais libres, des essais pré-qualificatifs et qualificatifs et le warm-up, des contrôles du marquage de pneus pourront être effectués avant de reprendre la piste sous les ordres des commissaires de piste, et un feu vert et un feu rouge seront placés à la sortie de la voie des stands. Les voitures ne peuvent sortir de la voie des stands que lorsque le feu vert est allumé. De plus, un drapeau bleu ou un feu bleu clignotant seront montrés à la sortie de la voie des stands afin de prévenir les pilotes quittant la voie des stands si des voitures s'approchent sur la piste.

113. Tous les essais privés, y compris ceux effectués dans un cadre promotionnel, sont interdits sur les circuits du Championnat, à compter de la date de clôture des engagements saison, à savoir le 30 mars de l'année en cours, jusqu'à la date prévue pour l'Epreuve comptant pour le Championnat. Tout concurrent régulièrement inscrit auprès de la FIA, pourra effectuer, après en avoir informé la FIA, des séances d'essais privés sur le circuit de l'Epreuve venant de se dérouler. Par essai privé, s'entend tout essai réalisé par une équipe avec des voitures entièrement ou en partie conformes au Règlement Technique GT de la FIA sur un quelconque lieu avant qu'il n'accueille une manche du Championnat. 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. Tous les concurrents régulièrement inscrits auprès de la FIA sont obligés d'être présents avec au moins une des voitures qu'ils entendent engager au Championnat.

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

FREE PRACTICE, PRE-QUALIFYING PRACTICE, QUALIFYING PRACTICE AND WARM-UP

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

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

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

113. All private testing, including that carried out in a promotional context, is banned on the Championship circuits from the closing date for the season entries, i.e. 30 March of the current year, to the date scheduled for the Event counting towards the Championship. After informing the FIA beforehand, any competitor properly registered with the FIA may carry out private testing on the circuit of the Event that has taken place.

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

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 3 weeks before the first Event of the season concerned. All competitors properly registered with the FIA are obliged to be present with at least one of the cars they intend to enter in the Championship.

Toute équipe engageant des voitures qui ne sont pas identiques doit présenter toutes ses voitures lors de l'essai avec les pneumatiques qu'il utilisera pendant la saison. Toute non-participation pourra entraîner des handicaps de performances qui seront décidés par le Bureau.

114. a) Il y a une séance d'essais libres de 80 minutes.

b) Il y a une séance d'essais pré-qualificatifs de 80 minutes.

c) Il n'y aura pas de Parc Fermé après les séances d'essais libres et pré-qualificatifs, sauf en cas de demande du Directeur d'Epreuve.

115. Il y a une séance d'essais qualificatifs, 15 minutes pour les voitures GT2 et des Groupes 2 et 3, suivie d'une séance d'essais qualificatifs de 15 minutes pour les voitures GT1.

a) Tout pilote entrant dans la voie des stands et s'arrêtant devant son garage verra tous ses temps réalisés jusqu'à ce moment annulés par les Commissaires Sportifs.

b) Dès que le pilote a réalisé son temps de qualification, la voiture est en régime de Parc Fermé.

c) Lors du déroulement de la séance d'essais qualificatifs, 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 les zones des paddocks tant que la séance d'essais qualificatifs n'est pas terminée et que la voiture n'a pas subi toutes les vérifications techniques post-qualifications et n'est pas sortie du Parc Fermé, sauf autorisation expresse du Délégué Technique de la FIA.

116. Warm-up : une séance d'essais libres d'une durée maximum de 30 minutes se déroulera le matin de la course.

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

117. L'utilisation d'une armoire chauffante pour le préchauffage des pneumatiques est autorisée dans le respect des conditions définies à l'Article 66. Le transport des pneumatiques sur la grille devra s'effectuer sans protection thermique. Pour les essais libres exclusivement, le montage d'un tube de mesure de la pression dynamique (tube de Pitot) est autorisé.

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

A moins qu'il ne soit absolument clair qu'un pilote a commis une infraction en matière de pilotage, tout incident fera normalement l'objet d'une enquête après la séance concernée ; toute pénalité imposée ne pourra faire l'objet d'un appel.

Any team that enters cars that are not identical must present all its cars at the test with the tyres which it will use during the season.

Failure to attend may entail performance handicaps, to be decided by the Bureau.

114. a) There is one 80-minute free practice session.

b) There is one 80-minute pre-qualifying practice session.

c) There will be no Parc Fermé after free and pre-qualifying practice sessions, unless requested by the Race Director.

115. There is one 15-minute qualifying practice session for GT2, Group 2 and Group 3 cars, followed by one 15-minute qualifying practice session for GT1 cars.

a) Any driver coming into the pit lane and stopping in front of his pit will have all the times that he has set up to that moment cancelled by the Stewards.

b) As soon as the driver has set his qualifying time, the car is under Parc Fermé rules.

c) During the course of the qualifying session, all competing cars must remain in the pit lane when not on the track. At no time will competing cars be allowed in their garage or the paddock areas until the 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.

116. Warm-up: one free practice session of a maximum of 30 minutes on the morning of race day.

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 race.

117. The use of a heating cupboard for preheating the tyres is authorised subject to the conditions set out in Article 66. The transporting of the tyres to the grid must be carried out without thermal protection.

For free practice only, the fitting of a tube for measuring the dynamic pressure (Pitot tube) is authorised.

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

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

Le cas échéant, il sera également tenu compte des dispositions de l'Article 47.

b) Pendant les essais, une voiture qui s'arrête doit être dégagée de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger, ou ne gêne pas les autres concurrents. Si le pilote est dans l'impossibilité de dégager la voiture d'une position dangereuse en la conduisant, il est du devoir des commissaires de piste de lui prêter assistance. Tout pilote prenant part à une séance d'essais, qui, de l'avis des Commissaires Sportifs, s'arrête inutilement sur le circuit ou gêne inutilement un autre pilote, encourra les pénalités énoncées à l'Article 118a).

119. Le Directeur d'Epreuve ou le Directeur de Course peut interrompre les essais aussi souvent et pour aussi longtemps qu'il l'estime nécessaire pour dégager la piste ou permettre l'enlèvement d'une voiture. Dans le cas d'essais libres exclusivement, le Directeur d'Epreuve ou le Directeur de Course, avec l'accord des Commissaires Sportifs, peut décider de ne pas prolonger la période d'essais après une interruption de ce genre. En outre, si, de l'avis des Commissaires Sportifs, un arrêt est causé délibérément, le pilote concerné pourra voir annuler les temps qu'il a réalisés dans cette séance (en substitution ou en plus d'autres pénalités existantes) et il pourra se voir refuser l'autorisation de participer à toute autre séance d'essais ce jour-là.

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

121. Au cas où les séances d'essais pré-qualificatifs ou qualificatifs seraient ainsi interrompues, aucune réclamation relative aux effets possibles sur la qualification des pilotes admis au départ ne pourra être admise.

122. Tous les tours effectués pendant la séance d'essais qualificatifs seront chronométrés pour déterminer la position de la voiture au départ conformément aux dispositions de l'Article 127. A l'exception des tours pendant lesquels un drapeau rouge est présenté, il sera considéré qu'une voiture a effectué un tour chaque fois qu'elle franchira la Ligne.

ARRET DES ESSAIS

123. S'il devient nécessaire d'arrêter les essais à cause de l'encombrement du circuit à la suite d'un accident ou parce qu'à ce moment les conditions atmosphériques ou d'autres raisons en rendent la poursuite dangereuse, le Directeur d'Epreuve ou le Directeur de Course ordonnera qu'un drapeau rouge soit déployé sur la Ligne et que tous les feux d'annulation y soient allumés. Simultanément, des drapeaux rouges seront déployés à tous les postes

Where appropriate, the provisions of Article 47 will also be taken into account.

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

Any driver taking part in any practice session who, in the opinion of the stewards, stops unnecessarily on the circuit or unnecessarily impedes another driver, shall be subject to the penalties referred to in Article 118a).

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

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

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

121. Should the pre-qualifying or qualifying sessions be thus interrupted, no protest can be accepted as to the possible effects of the interruption on the qualification of drivers admitted to start.

122. All laps covered during qualifying practice will be timed to determine the car's position at the start in accordance with the prescriptions of Article 127. 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

123. Should it become necessary to stop the practice because the circuit is blocked by an accident or because weather or other conditions make it dangerous to continue, the Race Director or the Clerk of the Course shall order a red flag and the abort lights to be shown at the Line. Simultaneously, red flags will be shown at all the marshals' posts.

de commissaire de piste. Lorsque le drapeau rouge est déployé, toutes les voitures réduiront immédiatement leur vitesse et se dirigeront lentement jusqu'à la ligne du drapeau rouge (telle que définie pour l'Epreuve concernée) sans se dépasser. Toutes les voitures abandonnées sur la piste en seront déplacées et placées en lieu sûr, tout stationnement sur la voie rapide étant interdit.

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

CONFERENCES DE PRESSE

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

125. Les pilotes ayant réalisé les meilleurs temps des qualifications dans les trois premières voitures à l'intérieur de chacune des catégories (GT1 et GT2) devront participer à la Conférence de Presse prévue après la séance d'essais qualificatifs à l'heure indiquée dans l'horaire détaillé de l'Epreuve. Une amende de 1000 euros sera infligée à tout concurrent absent.

LA GRILLE

126. À l'issue des séances d'essais qualificatifs, le temps le plus rapide réalisé par le pilote sera officiellement publié.

127. La grille sera déterminée dans l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque voiture lors de la séance d'essais qualificatifs et selon les prescriptions de l'Article 115 ci-dessus. Si deux ou plusieurs voitures obtenaient le même temps, la priorité serait donnée à celle qui l'a obtenu la première.

128. La voiture la plus rapide prendra le départ de la course sur la position de la grille qui était celle de la "pole position" l'année précédente ou, sur un nouveau circuit, celle qui a été désignée comme telle par le Délégué à la Sécurité de la FIA.

129. Un pilote dont le meilleur temps au tour réalisé pendant les essais pré-qualificatifs ou qualificatifs dépasse 130% du temps le plus rapide dans la séance concernée pourra être autorisé à participer au warm-up ou à la course par les Commissaires Sportifs. Ils pourront également autoriser un pilote ayant réalisé un temps au tour dépassant cette limite lors d'une précédente séance d'essais libres ou du Warm-up à prendre le départ de la course.

Si plus d'un pilote est accepté de cette manière, leur

When the red flag is deployed, all cars shall immediately reduce speed and proceed slowly back to the red flag line (as defined for the Event concerned), with no overtaking.

All cars abandoned on the track will be moved to a safe place; stopping in the fast lane is not permitted.

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

PRESS CONFERENCES

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

125. The drivers having set the best qualifying times in the first three cars in each category (GT1 and GT2) must take part in the post-qualifying 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.

THE GRID

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

127. The grid will be drawn up in the order of the fastest time achieved by each car during the qualifying practice session and according to the prescriptions of Article 115. Should two or more cars have set identical times, priority will be given to the one which set it first.

128. 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 Safety Delegate.

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

Should more than one driver be accepted in this

ordre sera déterminé par les Commissaires Sportifs. Dans l'un ou l'autre des cas, une équipe ne pourra faire appel contre la décision des Commissaires Sportifs.

130. Immédiatement après la fin du warm-up, le Directeur Sportif de chaque équipe devra informer les Commissaires Sportifs du nom du pilote qui prendra le départ de la course. La grille de départ définitive sera publiée 30 minutes après le warm-up, le jour de la course.

Tout concurrent dont la (les) voiture(s) est (sont) dans l'impossibilité de prendre le départ pour quelque raison que ce soit (ou qui a de bonnes raisons de croire que sa (ses) voiture(s) ne sera (seront) pas prête(s) à prendre le départ) doit en informer le Directeur de l'Epreuve ou le Délégué Technique 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 voitures en est (sont) retirée(s), l'(les) intervalle(s) de la grille sera (seront) comblé(s) en conséquence.

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

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

BRIEFING

133. Un briefing par le Directeur de l'Epreuve a lieu au plus tard le jour des essais libres.

Tous les pilotes engagés dans l'Epreuve et les représentants attirés de leurs concurrents doivent être présents pendant tout le briefing ; toute absence peut entraîner l'exclusion de la course. Si le Directeur de l'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

134. Au minimum 20 minutes avant l'heure du départ de la course, 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.

135. 12 minutes avant l'heure du départ, retentira un signal sonore annonçant que la fermeture de la sortie de la voie des stands aura lieu 2 minutes plus tard. 10 minutes avant l'heure de départ, la sortie de la voie des stands sera fermée et un second signal

manner, the Stewards will determine their order. In neither case may a team appeal against the Stewards' decision.

130. Immediately after the end of the warm-up, the Team Manager of each team must inform the Stewards of the name of the driver who will take the start of the race. The final starting grid will be published 30 minutes after the warm-up on race day.

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.

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

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

BRIEFING

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

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

STARTING PROCEDURE

134. A minimum of 20 minutes before the time for the start of the race, 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.

135. 12 minutes before the starting time, a warning signal announcing the closing of the pit lane exit in 2 minutes will be given.

10 minutes before the starting time, the pit lane exit will be closed and a second warning signal will be

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.

Lorsque la sortie des stands est située juste derrière la Ligne, les voitures ne pourront rejoindre la course qu'après le passage de l'ensemble du plateau devant la sortie des stands lors de leur premier tour de course. Lorsque 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.

136. Les changements de roues ne pourront être autorisés sur la grille de départ qu'avant le signal 5 minutes.

137. L'approche du départ sera annoncée par la présentation des signaux dix minutes, cinq minutes, trois minutes, une minute et quinze secondes avant le départ du tour de formation. Chacun de ces signaux sera accompagné par un signal sonore.

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

Lorsque le signal cinq minutes est montré, les roues de toutes les voitures doivent être montées.

Après ce signal, les roues ne peuvent plus être enlevées que dans les stands, excepté dans le cadre de l'Article 144. Toute voiture dont toutes les roues ne sont pas montées au signal cinq minutes doit prendre le départ de la course du fond de la grille ou de la voie des stands.

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

Au signal trois minutes, les voitures devront reposer sur leurs roues.

Lorsque le signal une minute est montré, les moteurs sont démarrés et tous les personnels techniques des équipes doivent quitter la grille avant que le signal 15 secondes ne soit donné en emportant tout le matériel avec eux.

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

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

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

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

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

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

When the five-minute signal is shown, all cars must have their wheels fitted.

After this signal, wheels may only be removed in the pits, except under Article 144.

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

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

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.

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

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

Un pilote retardé en quittant la grille ne peut dépasser une autre voiture en mouvement s'il est resté immobile après le franchissement de la Ligne par le reste des voitures, et il doit prendre le départ de la course à partir de l'arrière de la grille. Si plusieurs pilotes sont affectés, 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 estimée être une ligne blanche située à un mètre devant la pole position.

Une pénalité en temps sera imposée à tout pilote qui, de l'avis des Commissaires Sportifs, a doublé 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.

139. 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 Equipes se trouvant à côté de la piste.

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

140. La voiture officielle de l'organisateur se retire 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 par rapport aux vitesses prévues (entre 70 et 90 km/h) avant que le départ ne soit donné donnera lieu à une pénalité de "Stop & 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.

141. 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 un laissez-passer approprié qu'ils devront porter.

142. Si un problème se produit lorsque les voitures atteignent la Ligne à la fin du tour de formation, le feu reste rouge. Tous les postes d'observation déploient des drapeaux jaunes. Les voitures, sous la direction de la voiture en pole position, effectuent un autre tour de formation. Elles seront rejointes à leur tête par la voiture officielle et entameront un nouveau tour de formation. Si un nouveau tour de formation est

Any driver who is delayed leaving the grid may not overtake another moving car if he was stationary after the remainder of the cars had crossed the Line, and must start the race from the back of the grid. If more than one driver is affected, they must form up at the back of the grid in the order in which they left to complete the formation lap. If the Line is not situated in front of the pole position, for the purposes of this Article only, it will be deemed to be a white line one metre in front of pole position.

A 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.

139. 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.

140. 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 & Go penalty.

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

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

142. If a problem arises when the cars reach the Line at the end of the formation lap, the red light will stay on. Yellow flags will be displayed at all observation posts. The cars, with the pole position leading, will complete a new formation lap. They will be joined and led by the official leading car and will continue for another formation lap. Should such an additional formation lap be carried out, the start of the

nécessaire, le signal de départ de la course sera considéré comme donné à la fin du premier tour de formation.

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

144. Les seules variations autorisées dans cette procédure de départ relèvent 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 de l'Epreuve, les équipes devraient avoir la possibilité de changer de pneumatiques, les feux d'annulation seront allumés sur la Ligne, et la procédure de départ recommencera à partir du point 10 minutes. Si nécessaire, la procédure prévue par l'Article 136 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 peut être utilisée en sécurité, même avec des pneus pluie, les feux d'annulation seront allumés sur la Ligne et des informations concernant le retard possible seront affichées sur les moniteurs de chronométrage. Une fois l'heure de départ connue, un avertissement sera donné au moins dix minutes à l'avance.

c) Si le départ de la course est donné derrière la voiture de sécurité, l'Article 149 s'appliquera.

145. Les Commissaires Sportifs pourront utiliser tout système vidéo ou électronique susceptible de les aider à prendre une décision. Les décisions des Commissaires Sportifs pourront prévaloir sur celles des juges de fait. Toute infraction aux dispositions du Code ou du présent Règlement Sportif relatives à la procédure de départ pourra entraîner l'exclusion de la voiture et des pilotes concernés de l'Epreuve.

LA COURSE

146. Une course ne sera pas arrêtée en cas de pluie sauf si le circuit est bloqué ou si la poursuite de la course s'avérerait dangereuse (voir Article 150).

147. Pendant la course, une voiture qui s'arrête doit être dégagée de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger, ou ne gêne pas les autres concurrents. Si le pilote est dans l'impossibilité de dégager la voiture d'une position dangereuse en la conduisant, il est du devoir des commissaires de piste de lui prêter assistance. Il peut également la dégager grâce à une aide différente de celle des commissaires de piste (c'est-à-dire tout équipement, ex. : tracteur etc.) et continuer la course. Si cette assistance permet au moteur de redémarrer et au pilote de rejoindre la course, la voiture sera exclue du classement de la course.

148. Pendant la course, les pilotes sortant de la voie des stands ne peuvent le faire que lorsque le feu de la sortie de la voie des stands est vert et sous leur propre responsabilité. Un drapeau bleu déployé par

race will be considered to have been given at the end of the first formation lap.

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

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

a) If it starts to rain after the five-minute signal but before the race is started and, in the opinion of the Race Director, teams should be given the opportunity to change tyres, the abort lights will be shown on the Line and the starting procedure will begin again at the 10-minute point. If necessary, the procedure set out in Article 136 will be followed.

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

c) If the race is started behind the safety car, Article 149 will apply.

145. 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

146. A race will not be stopped in the event of rain unless the circuit is blocked or it is dangerous to continue (see Article 150).

147. If a car stops during the race, it must be removed from the track as quickly as possible so that its presence does not constitute a danger or hinder other competitors. If the driver is unable to drive the car from a dangerous position, it shall be the duty of the marshals to assist him. He may also be moved with help other than that of the marshals (i.e. any equipment, e.g. tractor, etc.) and rejoin the race. If any such assistance results in the engine starting and the driver rejoining the race, the car will be excluded from the results of the race.

148. 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

un commissaire de piste, ou un feu bleu clignotant, signaleront également au pilote si des voitures approchent sur la piste.

VOITURE DE SECURITE

149. Se référer à l'Article 2.9, Chapitre II de l'Annexe H.

SUSPENSION DE LA COURSE

150. 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 après le signal 3 minutes 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. 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 ;
- 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 en carburant sera interdit à moins qu'une voiture ne se trouve déjà à l'entrée des stands ou dans la voie des stands lorsque le signal de suspension de la course aura été donné ;
- 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

driver if cars are approaching on the track.

SAFETY CAR

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

SUSPENDING THE RACE

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

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

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

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

Whilst the race is suspended:

- neither the race nor the timekeeping system will stop;
- cars may be worked on once they have stopped behind the red flag line or entered the pits, but any such work must not impede the resumption of the race;
- refuelling is forbidden unless a car was already in the pit entry or pit lane when the signal to suspend the race was given;

- 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

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

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

REPRISE DE LA COURSE

151. 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. Toute voiture dont toutes les roues ne seront pas complètement montées au signal cinq minutes devra prendre le départ de la course du fond de la grille ou de la voie des stands. Dans ces conditions, un commissaire avec un drapeau jaune empêchera la/les voiture(s) de quitter la grille jusqu'à ce que toutes les voitures en mesure de le faire aient franchi la ligne du drapeau rouge.

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

Lorsque le signal une minute 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 15 secondes ne soit donné. Dans le cas où un pilote aurait besoin d'aide après le signal 15 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.

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 ;

were in the pit entry or pit lane when the race was suspended will be released before any others.

Subject to the above, any car intending to resume the race from the pit exit may do so in the order in which they got there under their own power, unless another car was unduly delayed.

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

RESUMING THE RACE

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

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

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

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

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

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

- all the cars are not yet lined up behind the safety car;

- des membres du personnel des équipes n'aient pas encore évacué la grille ;
-qu'un autre accident ne survienne nécessitant une autre intervention.

Lorsque les feux verts s'allumeront, la voiture de sécurité quittera la grille suivie de toutes les voitures dans l'ordre dans lequel elles se 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, Chapitre II de l'Annexe H s'appliquera.

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

ARRIVEE

152. Le signal de fin de course sera donné sur la Ligne au pilote de tête à la fin du tour lors duquel le temps prescrit se sera écoulé.

153. Si le signal de fin de course est donné, pour quelque raison que ce soit (autre que celles prévues par l'Article 150) avant que le temps prescrit ne soit écoulé, la course sera considérée terminée quand la voiture de tête aura franchi la Ligne pour la dernière fois avant que le signal n'ait été donné. Si le signal de fin de course est retardé pour quelque raison que ce soit, la course sera considérée comme s'étant terminée au moment où elle aurait dû se terminer.

154. Après avoir reçu le signal de fin de course, toutes les voitures doivent se rendre directement au Parc Fermé, sans retard inutile, sans recevoir aucun objet quel qu'il soit, et sans aucune assistance (sauf

- team personnel are still clearing the grid;

- a further incident occurs necessitating another intervention.

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

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

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

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

During this lap, Article 2.9, Chapter II 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

152. The end-of-race signal will be given at the Line to the leader at the end of the lap in which the prescribed time has elapsed.

153. Should for any reason (other than under Article 150) the end-of-race signal be given before the scheduled time has elapsed, the race will be deemed to have finished when the leading car last crossed the Line before the signal was given. Should the end-of-race signal be delayed for any reason, the race will be deemed to have finished when it should have finished.

154. After receiving the end-of-race signal, all cars must proceed directly to the Parc Fermé without any unnecessary delay, without receiving any object whatsoever and without any assistance (except that

celle des commissaires de piste, si nécessaire). Toute voiture classée ne pouvant atteindre le Parc Fermé par ses propres moyens sera placée sous le contrôle exclusif des commissaires de piste, qui dirigeront la voiture au Parc Fermé.

PARC FERME

155. Seuls les officiels chargés des contrôles peuvent pénétrer dans le Parc Fermé. Aucune intervention de quelque nature que ce soit ne peut y être effectuée sans l'autorisation des officiels.

156. Lorsque le Parc Fermé est en cours d'utilisation, la réglementation du Parc Fermé s'applique à la zone comprise entre la Ligne et l'entrée du Parc Fermé.

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

CLASSEMENT

158. La voiture classée première est celle ayant couvert la plus grande distance dans le temps prévu. Toutes les voitures sont 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 ont franchi la Ligne.

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

160. Les voitures ayant parcouru moins de 70% du nombre de tours couverts par le vainqueur (arrondi au nombre inférieur de tours) ne sont pas classées dans chaque catégorie.

161. Le classement général officiel de même que le classement par catégorie seront publiés après la course. Ce seront les seuls classements valables, sous réserve des modifications qui pourraient y être introduites en vertu du Code ou du présent Règlement Sportif.

CEREMONIE DE PODIUM

162. Les pilotes finissant la course en 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} positions à l'intérieur de chacune des catégories, ainsi qu'un représentant de l'équipe victorieuse de chaque catégorie, doivent participer à la cérémonie de remise des prix sur le podium telle que spécifiée dans l'horaire détaillé de l'Epreuve, respecter la procédure de podium établie dans l'Annexe 4 et, aussitôt après, se rendre disponibles pendant une période de 90 minutes pour les interviews unilatérales télévisées et la conférence de presse au centre médias.

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

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

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

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

CLASSIFICATION

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

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

160. In each category, cars having covered less than 70% of the number of laps covered by the winner (rounded down to the nearest whole number of laps) will not be classified.

161. The official overall classification and each category 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 CEREMONY

162. The drivers finishing the race in 1st, 2nd and 3rd positions in each category, and a representative of the winning team in each category, must attend the prize-giving ceremony on the podium as specified in the detailed timetable of the event and abide by the podium procedure set out in Appendix 4, and immediately thereafter make themselves available for a period of 90 minutes for the purpose of unilateral television interviews and the press conference in the media centre.

ANNEXE

APPENDIX

PARTIE A. REGLES SPECIFIQUES AUX COURSES DE 24 HEURES

Les articles suivants complètent le Règlement Sportif applicable à la totalité des Epreuves du Championnat. Ils contiennent des spécificités applicables aux courses de 24 Heures. Ces dispositions peuvent constituer des modifications au Règlement Sportif. Dans ce cas, l'application des présentes dispositions prévaudra sur ces dernières.

OFFICIELS

A31. Trois Commissaires Sportifs Internationaux seront désignés par la FIA.

A32. Deux Commissaires Sportifs seront désignés parmi les ressortissants du pays de l'ASN.

PILOTES ET CHANGEMENTS DE PILOTES

A48. Pendant toute la durée de l'Epreuve, une même voiture ne peut être conduite par moins de deux pilotes et par plus de quatre pilotes (sauf pour le cas décrit à l'Article 153).

CONDUITE

A50. La durée de conduite d'affilée maximale par pilote est de trois heures. Passé cette durée, un minimum d'une heure de repos sera obligatoire. Aucun pilote ne pourra conduire plus de 14 heures au total sous peine de sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion de la voiture.

VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

A55/58. Elles se dérouleront à l'heure et au lieu annoncés dans les horaires détaillés de l'Epreuve.

LIMITATION DES PNEUMATIQUES PENDANT L'EPREUVE

A66.a) Pour les séances d'essais libres, pré-qualificatifs et qualificatifs et pour le warm-up, un maximum de cinq trains de pneus pour temps sec pourront être utilisés.

b) 1 - Avant le début de la séance d'essais libres, chaque concurrent doit faire marquer au maximum cinq trains de pneus pour temps sec, dont un train marqué "S", à proximité du stand des vérifications techniques. Ce train "S" sera choisi par tirage au sort.
2 - Après les 2 premiers tours de la course, le nombre de pneumatiques est libre et exempt de tout marquage.

PART A. SPECIFIC RULES FOR 24-HOUR RACES

The following articles complete the sporting regulations applicable to all the Events in the Championship. They contain specific conditions applicable to 24-Hour races. These conditions may constitute modifications to the sporting regulations, in which case the application of the present conditions shall take precedence.

OFFICIALS

A31. Three International Stewards will be designated by the FIA.

A32. Two Stewards will be designated from among the ASN's nationals.

DRIVERS AND CHANGES OF DRIVER

A48. Throughout the Event, no fewer than two drivers and no more than four drivers (except for the case described in Article 153) may drive one and the same car.

DRIVING

A50. The maximum continuous driving time per driver is three hours. After this period, a minimum of one hour's rest is mandatory. No driver may drive more than 14 hours in total, on pain of a sanction that may go as far as the exclusion of the car.

ADMINISTRATIVE CHECKS AND SCRUTINEERING

A55/58. These will take place at the time and place announced in the detailed timetables of the Event.

TYRE LIMITATION DURING THE EVENT

A66.a) For the free, pre-qualifying and qualifying practice sessions and for the warm-up, no more than five sets of dry-weather tyres per car may be used.

b) 1 - Before the start of the free practice session, each competitor must mark no more than five sets of dry-weather tyres, including one set to be marked "S", close to the scrutineering pit. This set "S" will be chosen by drawing lots.
2 - After the first 2 laps of the race, the number of tyres is free and exempt from any marking.

SUCCESS BALLAST

A71. Il ne sera pas tenu compte des « success balast » attribués dans le cadre des Articles 71 à 79 du présent règlement.

ESSAIS LIBRES, PRE-QUALIFICATIONS, QUALIFICATIONS ET WARM-UP

A114. Il y aura une séance d'essais libres et une séance d'essais pré-qualificatifs de 1 heure et demie minimum chacune.

A115. Il y aura 3 séances d'essais qualificatifs de 45 minutes minimum chacune. Une de ces 3 séances devra au minimum se dérouler de nuit, durant laquelle chaque pilote devra effectuer au moins 1 tour chronométré.

A116. Warm-up : une séance d'essais libres de 20 minutes se déroulera le matin de la course.

A123. a) Tous les pilotes doivent se qualifier pendant une des séances d'essais qualificatifs, indépendamment des temps obtenus pendant la séance d'essais pré-qualificatifs.

b) Tous les pilotes doivent avoir effectué un tour de qualification complet pendant la séance d'essais qualificatifs de nuit.

c) Après le drapeau à damier de la séance d'essais qualificatifs de nuit, toutes les voitures seront en régime de Parc Fermé. Après le drapeau à damiers, les voitures entrant dans la voie des stands se gareront dans la voie rapide selon les instructions des commissaires.

BRIEFING

A133. Un briefing par le Directeur de l'Epreuve a lieu au moins une heure après les vérifications techniques et avant la séance d'essais libres.

CLASSEMENT

A161. La voiture placée première sera celle qui aura couvert la plus grande distance dans le temps imparti.

A163. Les voitures ayant parcouru moins de 70% de la durée de la course prévue ne seront pas classées.

PARTIE B. REGLES SPECIFIQUES AUX COURSES DE 1 HEURE

Les articles suivants complètent le Règlement Sportif applicable à la totalité des Epreuves du Championnat. Ils contiennent des spécificités applicables aux courses de 1 Heure. Ces dispositions peuvent constituer des modifications au Règlement Sportif. Dans ce cas, l'application des présentes dispositions prévaudra sur ces dernières.

SUCCESS BALLAST

A71. The success balast allocated within the context of Articles 71 to 79 of the present regulations will not be taken into account.

FREE PRACTICE, PRE-QUALIFYING, QUALIFYING AND WARM-UP

A114. There will be one free practice session and one pre-qualifying practice session, each lasting at least an hour and a half.

A115. There will be 3 qualifying sessions, each lasting a minimum of 45 minutes. At least one of these 3 sessions must take place at night, and each driver must carry out at least 1 timed lap during that session.

A116. Warm-up: one free practice session of 20 minutes on the morning of race day.

A123. a) All drivers must qualify during one of the qualifying sessions, regardless of the times achieved during the pre-qualifying session.

b) All drivers must have completed a qualifying lap during night qualifying.

c) After the chequered flag of night qualifying, all cars will be under Parc Fermé regulations. After the chequered flag, cars coming into the pit lane will park in the fast lane under the marshals' instructions.

BRIEFING

A133. A briefing by the Race Director will take place at least one hour after scrutineering and before the free practice session.

CLASSIFICATION

A161. The car placed first will be the one having covered the greatest distance in the scheduled time.

A163. Cars having raced for less than 70% of the scheduled race duration will not be classified.

PART B. SPECIFIC RULES FOR 1-HOUR RACES

The following articles complete the sporting regulations applicable to all the Events in the Championship. They contain specific conditions applicable to 1-Hour races. These conditions may constitute modifications to the Sporting Regulations, in which case the application of the present conditions shall take precedence.

B11. Sauf dans certains cas exceptionnels, la Course 1, dite "course qualificative" se déroulera le samedi tandis que la Course 2, dite "course de Championnat" se déroulera le dimanche. La participation à la "course qualificative" est obligatoire pour pouvoir participer à la course de Championnat sauf en cas de "force majeure" reconnu comme tel par le Collège des Commissaires Sportifs. Un arrêt obligatoire aux stands pour changement de pilotes et de pneumatiques (deux pneumatiques au minimum) est à effectuer durant chacune des 2 courses entre la 23^{ème} et la 37^{ème} minutes (à partir du signal de départ jusqu'au drapeau à damier, tour de formation compris).

B17. Les points pour tous les titres seront attribués à l'issue de chacune des deux courses comme suit :

1 ^{er} :	5 points
2 ^{ème} :	4 points
3 ^{ème} :	3 points
4 ^{ème} :	2,5 points
5 ^{ème} :	2 points
6 ^{ème} :	1,5 point
7 ^{ème} :	1 point
8 ^{ème} :	0,5 point

Un seul classement officiel de l'Epreuve sera établi. Le classement de l'Epreuve sera basé sur les résultats de la course de Championnat.

B50. Chaque pilote doit effectuer d'affilée une période de conduite minimale de 25 minutes.

B66 b) 3- Pour le départ de la course qualificative et de la course de championnat (que ce soit sur la grille et/ou à la sortie des stands), après l'ouverture de la voie des stands et au moins durant les 2 premiers tours, 3 pneus marqués "S" au minimum doivent être montés sur la voiture (cette disposition sera également valable si la piste a été déclarée "humide" et si le concurrent décide d'utiliser des pneus pour temps sec).

B71. Les "success ballast" calculés après le classement de la course qualificative et le classement de la course de Championnat seront additionnés comme un "success ballast" unique, qui sera attribué à l'issue de l'Epreuve.

B72. Le barème des "success ballast" pour chaque course d'une heure est structuré comme suit :

a) GT1	
1 ^{er}	+ 20 kg
2 ^{ème}	+ 15 kg
3 ^{ème}	+ 10 kg
b) GT2	
1 ^{er}	+ 10 kg
2 ^{ème}	+ 7,5 kg
3 ^{ème}	+ 5 kg

B11. Save in certain exceptional cases, Race 1, the "Qualifying race", will take place on the Saturday, whereas Race 2, the "Championship race" will take place on the Sunday. Participation in the Qualifying race is mandatory in order to be able to take part in the Championship race, except in a case of force majeure recognised as such by the Panel of Stewards. A mandatory pit stop for changing drivers and tyres (two tyres minimum) is to be carried out during each of the 2 races, between the 23rd and 37th minutes (from the start signal to the chequered flag, including the formation lap).

B17. Points for all the titles will be awarded at the end of each of the two races as follows:

1 st :	5 points
2 nd :	4 points
3 rd :	3 points
4 th :	2,5 points
5 th :	2 points
6 th :	1,5 point
7 th :	1 point
8 th :	0,5 point

One single official classification of the Event will be drawn up. The Event classification will be based on the results of the Championship race.

B50. Each driver must complete at least one 25-minute period of continuous driving.

B66 b) 3- For the start of both the qualifying race and the championship race (whether on the grid and/or at the pit exit) and after the opening of the pit lane and at least during the first 2 laps, a minimum of 3 tyres marked "S" must be fitted on the car (this also applies if the track has been declared "wet" and the competitor decides to use dry-weather tyres).

B71. The success ballast calculated after the Qualifying Race classification and the Championship Race classification will be added up as a single amount of success ballast, to be allocated at the end of the Event.

B72. The scale of success ballast for each one-hour race is as follows:

a) GT1	
1 st	+ 20 kg
2 nd	+ 15 kg
3 rd	+ 10 kg
b) GT2	
1 st	+ 10 kg
2 nd	+ 7.5 kg
3 rd	+ 5 kg

B77. Les "success ballast" seront réduits pour chaque course d'une heure conformément au barème suivant :

c) GT1	
4 ^{ème}	- 10 kg
5 ^{ème}	- 15 kg
6 ^{ème}	- 20 kg
7 ^{ème}	- 20 kg
8 ^{ème}	- 20 kg
9 ^{ème}	- 20 kg

Jusqu'à la dernière voiture ayant participé à l'Epreuve.

d) GT2	
4 ^{ème}	- 5 kg
5 ^{ème}	- 7,5 kg
6 ^{ème}	- 10 kg
7 ^{ème}	- 10 kg
8 ^{ème}	- 10 kg
9 ^{ème}	- 10 kg

Jusqu'à la dernière voiture ayant participé à l'Epreuve.

B114. La grille de départ de la "course de Championnat" sera constituée en fonction des résultats de la "course qualificative".

B125. Une Conférence de Presse aura lieu après la séance d'essais qualificatifs ainsi qu'après la "course de Championnat".

B162. La Cérémonie de Podium aura lieu après la "course de Championnat".

B77. Success ballast will be reduced for each one-hour race according to the following scale:

c) GT1	
4 th	- 10 kg
5 th	- 15 kg
6 th	- 20 kg
7 th	- 20 kg
8 th	- 20 kg
9 th	- 20 kg

Until the last car which took part in the Event.

d) GT2	
4 th	- 5 kg
5 th	- 7.5 kg
6 th	- 10 kg
7 th	- 10 kg
8 th	- 10 kg
9 th	- 10 kg

Until the last car which took part in the Event.

B114. The starting grid for the Championship race will be determined according to the results of the Qualifying race.

B125. A Press Conference will take place after the qualifying practice session and after the Championship race.

B162. The Podium Ceremony will take place after the Championship race.

PARTIE C. DEFINITIONS ET CONDITIONS D'ADMISSIBILITE DES VOITURES

C1. VOITURES ADMISSIBLES

Groupe 1 -	FIA GT1 LM GT1 FIA GT2 FIA GT2 2 litres LM GT2
------------	--

Groupe 2 -	GT Championnats Nationaux
Groupe 3 -	FIA GT3

GROUPE 1

- Voitures homologuées ou avec passeports techniques FIA en GT2 et GT1.
- Voitures GT1 et GT2 préparées selon la réglementation technique 2010.
- Voitures avec une fiche d'homologation et un passeport technique délivrés par l'Automobile Club de l'Ouest : participation en LMGT1 ou LMGT2 sous réserve de l'acceptation du Bureau.

PART C. DEFINITIONS AND CONDITIONS OF ELIGIBILITY OF THE CARS

C1. ELIGIBLE CARS

Group 1 -	FIA GT1 LM GT1 FIA GT2 FIA GT2 2 litres LM GT2
-----------	--

Group 2 -	National GT Championships
Group 3 -	FIA GT3

GROUP 1

- Homologated cars or cars with FIA technical passports in GT2 and GT1.
- GT1 and GT2 cars prepared according to the 2010 technical regulations.
- Cars with a homologation form and a technical passport issued by the Automobile Club de l'Ouest: participation in LMGT1 or LMGT2, subject to acceptance by the Bureau.

Les concurrents désirant engager les voitures en LMGT1 ou LMGT2 devront respecter le règlement technique de l'ACO.

Competitors wishing to enter cars in LMGT1 or LMGT2 must respect the technical regulations of the ACO.

GROUPE 2

- Voitures GT ayant disputé des épreuves des championnats nationaux dans les 3 dernières années.

GROUP 2

- GT cars having taken part in national championship events in the last 3 years.

Les concurrents désirant inscrire des voitures dans le Groupe 2 devront respecter les règlements techniques de leur championnat national (confirmé par une attestation de leur ASN), et de plus respecter les points suivants :

Competitors wishing to enter cars in Group 2 must respect the technical regulations of their national championship (confirmed by a certificate from their ASN), as well as the following points:

- Poids minimum : 950 kg cylindrée inférieure à 3000 cm³
- 1100 kg cylindrée supérieure à 3000 cm³
- Capacité maximum de carburant embarqué : 100 litres
- Bride(s) : sur l'admission conforme au tableau FIA GT1
- Dimensions des jantes : conformes au règlement FIA GT1
- Freins : disques en matériaux ferreux
- Eléments de sécurité définis par la FIA (liste ci-après)
- Les équipements de sécurité et de ravitaillement devront être conformes aux règlements FIA.

- Minimum weight: 950 kg for a cylinder capacity of less than 3000 cm³
- 1100 kg for a cylinder capacity of over 3000 cm³
- Maximum capacity of fuel carried on board: 100 litres
- Restrictor(s): on the air intake in accordance with the FIA GT1 table
- Dimension of rims: in accordance with the FIA GT1 regulations
- Brakes: discs made from ferrous material
- Safety elements defined by the FIA (see list below)
- The safety and refuelling equipment must be in conformity with the FIA regulations.

GROUPE 3

- Voitures homologuées en GT3.

GROUP 3

- Cars homologated in GT3.

Pour les concurrents désirant inscrire des voitures dans le Groupe 3, l'équipement de ravitaillement et de sécurité doit être conforme au règlement de la FIA.

For competitors wishing to enter cars in Group 3, the safety and refuelling equipment must be in conformity with the FIA regulations.

Tout concurrent souhaitant participer à une Epreuve comptant pour le Championnat GT de la FIA 2009 avec une voiture GT3 FIA doit présenter une voiture conforme au moins à la fiche technique de base GT3 (à laquelle peut être ajoutée l'une ou l'autre de ses extensions), ainsi qu'à la configuration du Championnat d'Europe GT3 de la FIA 2009 décidée par le Bureau GT et notifiée avant le début de l'Epreuve GT concernée. Toutes ces décisions sont disponibles sur la partie privée du site Web (www.fia.com).

Any competitor wishing to take part in an Event counting towards the 2009 FIA GT Championship with an FIA GT3 car must present his car in conformity with at least the Basic GT3 Technical Form (to which can be added any one of its extensions), as well as with the 2009 FIA GT3 European Championship configuration decided by the GT Bureau and notified before the start of the GT Event concerned. All these decisions are available on the private part of the website (www.fia.com).

C2. DOCUMENTS ET EQUIPEMENTS OBLIGATOIRES POUR GROUPES 1 (LMGT1, LMGT2) ET 2

C2. OBLIGATORY DOCUMENTS AND EQUIPMENT FOR GROUPS 1 (LMGT1, LMGT2) AND 2

Tous les concurrents désirant inscrire des voitures dans le Groupe 1 pour les LMGT1, LM GT2 et le Groupe 2 sont tenus d'envoyer au département technique de la FIA au plus tard 2 semaines avant l'Epreuve, (en plus de leur règlement technique

All competitors wishing to enter cars in Group 1 for LMGT1 and LM GT2 and Group 2 are obliged to send to the FIA technical department, at the latest 2 weeks before the Event, a comprehensive technical dossier of their cars (in addition to their specific technical

spécifique) un dossier technique complet de leurs voitures avec leur demande d'engagement au minimum en anglais. Ce dossier sera soumis à l'approbation du Bureau GT de la FIA. Tout refus devra être signifié et motivé au plus tard 8 jours avant la date de l'Epreuve concernée (étant entendu que l'Epreuve commence le jour des vérifications techniques).

Ces voitures doivent obligatoirement faire l'objet d'une homologation routière "complète" ou à défaut justifier le passage d'un crash test selon les normes d'homologation routière en vigueur dans le pays d'origine de la voiture, ou selon les normes de la FIA. Liste des éléments de sécurité conformes aux Articles 257 et 258 de l'Annexe J :

Réservoir
Structures de sécurité
Siège et fixations
Combinaisons et accessoires
Harnais
Casques
Dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA
Extincteur
Coupe-batterie int. / ext.
Feu de pluie
Pare-brise
Crochets de remorque
Rétroviseurs
Cloisons pare-feu de l'habitacle
Système de ravitaillement complet

regulations) in English at least, with their entry application. This dossier will be submitted for the approval of the FIA GT Bureau. Any rejection of a dossier by the Bureau must be notified, stating the grounds for such rejection, at the latest 8 days before the Event concerned (it being understood that the Event begins on the day of scrutineering).

These cars must have a "full type" road homologation or, failing that, proof that they have passed a crash test either according to the road homologation standards in force in the car's country of origin or according to the FIA standards.

List of safety elements complying with Articles 257 and 258 of Appendix J:

Fuel tank
Safety structures
Seat and mountings
Overalls and accessories
Harnesses
Helmets
FIA-approved head restraint
Fire extinguisher
Int./ext. battery cut-off
Rain light
Windscreen
Towing hooks
Rear-view mirrors
Cockpit firewalls
Complete refuelling equipment

ANNEXE 1

REGLES DE PROCEDURE DU BUREAU DE LA COMMISSION GT

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

Article 1 – Composition du Bureau

Le Bureau est composé de 3 membres :

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

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

Les membres sont désignés lors de l'Assemblée Générale ordinaire de la FIA. Leurs mandats sont renouvelables sans limitation.

Article 2 – Missions du Bureau

Le Bureau Permanent de la Commission GT pourra :

- 1) traiter les questions concernant l'acceptation des voitures du Groupe 1 pour les LMGT1 et LMGT2, des Groupes 2 comme spécifié dans l'Article 10 du Règlement Sportif du Championnat ;
- 2) délibérer concernant l'acceptation des engagements des Constructeurs dans le Championnat (voir Article 36 a) ;
- 3) autoriser un concurrent à changer de modèle de voiture en cours de saison à l'intérieur d'une même catégorie (cf. Article 36 g) ;
- 4) délibérer concernant les catégorisations des pilotes (cf. Article 36b2) ;
- 5) régler les questions concernant l'équilibre des performances telles que définies dans l'Article 80 du Règlement Sportif ;
- 6) programmer des séances d'essais privés avant le début du Championnat ainsi qu'en cours de saison (cf. Article 113) ;
- 7) étudier les demandes des concurrents souhaitant effectuer des essais privés sur un circuit du Championnat après une Epreuve venant de se dérouler (cf. Article 113).

APPENDIX 1

OPERATING PROCEDURE OF THE GT COMMISSION BUREAU

The Permanent Bureau of the GT Commission, instituted by the World Motor Sport Council during its meeting of 14 December 2001, is a body whose essential mission is to maintain the balance of performance between the competitors entered in the FIA GT Championship (hereinafter the Championship) and to see to it that any new participation by a competitor and/or any new entry respects the Championship regulations and does not upset the balance of the Championship.

Article 1 – Composition of the Bureau

The Bureau comprises 3 members:

*The President of the GT Commission,
The Director General of the Manufacturers' Commission,
The President of the FIA Technical Commission.*

The Bureau is presided over by the President of the GT Commission.

The members are designated during the FIA ordinary General Assembly. Their terms of office are renewable without limitation.

Article 2 – Missions of the Bureau

The Permanent Bureau of the GT Commission may:

- 1) deal with questions concerning the acceptance of cars from Group 1 for the LMGT1 and LMGT2 and Group 2 as specified in Article 10 of the Championship Sporting Regulations;
- 2) deliberate concerning the acceptance of Manufacturers' entries in the Championship (see Article 36 a);
- 3) authorise a competitor to change the model of his car in the course of the season within the same category (see Article 36 g);
- 4) deliberate concerning the categorisations of the drivers (see Article 36b2);
- 5) rule on questions concerning the balance of performance as defined in Article 80 of the Sporting Regulations;
- 6) schedule private test sessions before the start of the Championship as well as in the course of the season (see Article 113);
- 7) examine requests from competitors wishing to conduct private testing on a Championship circuit after an Event that has taken place (see Article 113).

Article 3 – Fonctionnement

Le Bureau pourra se saisir d'office de toute question entrant dans son champ de compétence. Dans ce cadre, il pourra également agir sur demande de tout concurrent engagé régulièrement dans le Championnat concerné ou de toute personne physique ou morale souhaitant participer avec un véhicule répondant aux critères posés à l'Article 10 du Règlement Sportif du Championnat.

Toute demande devra parvenir au secrétariat du Bureau situé à Genève par fax, par e-mail ou par courrier au minimum 2 semaines avant le début de l'Epreuve à laquelle le concurrent souhaite participer (étant entendu que l'Epreuve commence le jour des vérifications techniques) aux coordonnées ci-dessous :

FIA Sport (Département Commission GT)
Chemin de Blandonnet 2 – CH 1215 Genève 15
Fax : + 41 22 544 44 74
e-mail : bureau.gt@fia.com

Les membres du Bureau auront la possibilité de demander au concurrent tout complément d'information dont ils pourraient avoir besoin ou exiger une expertise si nécessaire dont les coûts seront à la charge du concurrent. Ces compléments d'information ou ce rapport d'expertise devront parvenir au secrétariat du Bureau dans les 5 jours suivant la réception de la notification de la demande du Bureau par le concurrent.

Article 4 – Décision

Toute décision du Bureau requiert un accord écrit unanime de ses membres et devra être communiquée au Président de la FIA et au Secrétaire Général FIA Sport pour information.

Le Bureau devra motiver chacune de ses décisions.

Toute décision, excepté dans les cas référencés ci-dessous, devra être notifiée par fax ou par courrier (la date d'expédition faisant foi) au concurrent concerné au plus tard 8 jours avant la date de la première Epreuve pouvant être affectée par la décision à intervenir (étant entendu que l'Epreuve commence le jour des vérifications techniques) ainsi qu'au Président du Collège des Commissaires Sportifs et au Délégué Technique officiant sur l'Epreuve concernée. Les décisions du Bureau ne peuvent affecter que la saison en cours du Championnat concerné.

Exceptions :

- 1) Les décisions prises dans le cadre de l'Article 80 b) et 80 d) du Règlement Sportif devront être notifiées au concurrent concerné au minimum 20 jours avant l'Epreuve pouvant être affectée par la décision.
- 2) Les décisions prises dans le cadre de l'Article 80 a)

Article 3 – Operation

The Bureau may automatically take up any question that falls within its field of competence. In this context, it may also act on the request of any competitor correctly entered in the Championship concerned, or of any natural person or legal entity wishing to take part with a vehicle that satisfies the criteria set out in Article 10 of the Championship Sporting Regulations.

Any request must reach the secretariat of the Bureau, situated in Geneva, by fax, e-mail or post, at least 2 weeks before the beginning of the Event in which the competitor wishes to take part (it being understood that the Event begins on the day of scrutineering) as follows:

FIA Sport (GT Commission Department)
Chemin de Blandonnet 2 – CH 1215 Geneva 15
Fax : + 41 22 544 44 74
e-mail : bureau.gt@fia.com

The members of the Bureau may ask the competitor to provide any further information they may require or demand an assessment if necessary, the cost of which will be borne by the competitor. Such further information or assessment report must reach the secretariat of the Bureau within 5 days following the date on which the competitor received notification of the request from the Bureau.

Article 4 – Decision

Any decision of the Bureau requires the written unanimous agreement of its members and must be communicated to the President of the FIA and to the Secretary General of the FIA (Sport) for information.

The Bureau must justify each of its decisions.

Except in the cases referred to below, any decision must be notified to the competitor concerned, by fax or by post (date as postmark), at the latest 8 days before the date of the first Event that may be affected by such decision (it being understood that the Event begins on the day of scrutineering), and to the Chairman of the Panel of Stewards and the Technical Delegate officiating on the Event concerned. The decisions of the Bureau affect only the current season of the Championship concerned.

Exceptions:

- 1) Any decision taken under Article 80 b) and 80 d) of the Sporting Regulations must be notified to the competitor concerned at least 20 days before the Event that may be affected by such decision.
- 2) Any decision taken under Article 80 a) and c) of the

et c) du Règlement Sportif pourront être notifiées au concurrent concerné, au plus tard la veille des vérifications techniques de l'Epreuve pouvant être affectée par la décision.

3) Cas où 2 Epreuves se succéderaient à un intervalle de moins de 8 jours, le délai sera ramené à 5 jours, sans préjudice des dispositions de l'exception 2 ci-dessus mentionnée.

Toute décision prise dans ce cadre par le Bureau devra faire l'objet d'un rapport qui sera disponible sur l'accès restreint du site Internet de la FIA ou auprès du Secrétariat du Bureau.

Article 5 – Droit de recours

Toutes les décisions qui sont prises par le Bureau peuvent faire l'objet d'une plainte devant le Conseil Mondial du Sport Automobile.

Seul le requérant directement affecté par la décision du Bureau dont il est le destinataire est habilité à saisir le Conseil Mondial du Sport Automobile.

Sporting Regulations may be notified to the competitor concerned at the latest on the day before scrutineering for the Event that may be affected by such decision.

3) In the case of 2 Events separated by a period of less than 8 days, the deadline will be reduced to 5 days, without prejudice to the above-mentioned exception 2.

Any decision taken within this context by the Bureau must form the subject of a report, which will be available under restricted access on the FIA's Internet site or from the Secretariat of the Bureau.

Article 5 – Right of complaint

Any decision taken by the Bureau may form the subject of a complaint to the World Motor Sport Council.

Only the applicant directly affected by the Bureau's decision of which he is the addressee is empowered to take a complaint before the World Motor Sport Council.

ANNEXE 2

APPENDIX 2

RENSEIGNEMENTS EXIGES PAR L'ARTICLE 23

INFORMATION REQUIRED UNDER ARTICLE 23

PARTIE A

1. Nom et adresse de l'Autorité Sportive Nationale (ASN).
2. Nom et adresse de l'organisateur.
3. Date et lieu de l'Epreuve.
4. Début des vérifications sportives et techniques le (date) à (heure).
5. Heure de départ de la course.
6. Adresses postale et e-mail, numéros de téléphone et fax 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 la 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 administratives,
 - 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 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.

PARTIE B (Réservée à la FIA)

1. Commissaires Sportifs FIA,
2. Directeur de l'Epreuve,
3. Délégué Technique,
4. Délégué Presse,

PART A

1. Name and address of the National Sporting Authority (ASN).
2. Name and address of the organiser.
3. Date and place of the Event.
4. Start of the sporting checks and scrutineering on..... (date) at..... (time).
5. Start time of the race.
6. Postal and e-mail addresses and telephone and fax numbers to which enquiries can be addressed.
7. Details of the circuit, which must include:
 - location and how to gain access,
 - length of one lap,
 - number of laps in the race,
 - direction (clockwise or anti-clockwise),
 - location of pit exit in relation to Line.
8. Precise location at the circuit of:
 - Stewards' office,
 - Race director's office
 - FIA office,
 - administrative checks,
 - scrutineering, flat area and weighing,
 - Parc Fermé,
 - drivers' and competitors' briefing,
 - official notice board,
 - winner's press conference.
9. List of 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.

PART B (Reserved for the FIA)

1. FIA Stewards,
2. Race Director,
3. Technical Delegate,
4. Press delegate,

5. Délégué Médical,
6. Chronométrateur en chef
et, le cas échéant,
Observateur(s), Assistant(s).

5. Medical Delegate,
6. Chief timekeeper,
And, if appropriate,
Observer(s), Assistant(s).

PARTIE C – Horaire détaillé

PART C – Detailed timetable

ANNEXE 3 / APPENDIX 3

**FORMULAIRE D'ENGAGEMENT AU CHAMPIONNAT GT DE LA FIA 2009
ENTRY FORM FOR THE 2009 FIA GT CHAMPIONSHIP**

*Disponible sur demande auprès du Secrétariat de la FIA
Available from the FIA Secretariat on request*

aux coordonnées ci-dessous / as follows:

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

ANNEXE 4

CEREMONIE DE PODIUM

Une cérémonie doit être prévue pour le classement du Championnat GT de la FIA à l'issue de chaque Epreuve pour chacune des catégories GT1 et GT2 aux conditions exposées ci-dessous.

1. MAITRE DE CEREMONIE

Un maître de cérémonie sera désigné par la FIA pour diriger toute la cérémonie de podium.

2. PODIUM

a) ESTRADE ET DAIS

Les dimensions du dais doivent correspondre aux dimensions indiquées dans le manuel de conception graphique de la FIA.

Les trophées doivent être posés sur une table, d'un côté du podium. Le champagne doit se trouver sur la table.

b) DRAPEAUX

Les "bannières plates" de type olympique devraient être utilisées. Il doit y avoir un espace minimal de 50 cm derrière la structure du podium, pour les responsables des drapeaux.

c) PLANCHER

Le podium et les marches seront recouverts de moquette.

3. HYMNES

a) Un système sonore approprié devrait être installé, pour garantir que les hymnes nationaux (lancés par le maître de cérémonie) seront clairement entendus avec un lien sonore à l'image télévisée.

b) La douche de champagne ne devrait pas commencer avant que les présentateurs aient quitté le podium.

c) Un commentaire de la cérémonie de podium devrait être diffusé au public à partir de la plateforme du podium.

4. TROPHEES

7 trophées seulement seront présentés pour chaque catégorie lors de la cérémonie de podium :

a) équipage gagnant

b) un représentant du constructeur gagnant

c) second équipage

d) troisième équipage.

Les trophées, qui doivent être en forme de coupes traditionnelles, seront fournis par les ASN et devront porter :

a) le logo officiel du Championnat GT de la FIA

b) le nom du circuit et la date de l'Epreuve

c) la position de l'équipage

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

5. SCENARIO

a) 3 personnes seulement devraient être présentes

APPENDIX 4

PODIUM CEREMONY

A ceremony must be provided for the FIA GT Championship classification at the end of each Event, for each of the categories GT1 and GT2, in accordance with the conditions set out below.

1. MASTER OF CEREMONIES

A master of ceremonies will be appointed by the FIA to conduct the entire podium ceremony.

2. PODIUM

a) ROSTRUM AND DAIS

The dimensions of the dais must follow those found in the FIA graphic design manual.

Trophies must be laid out on a table on one side of the podium. The champagne must be on the table.

b) FLAGS

Olympic Games style "flat flags" should be used. There must be a minimum space of 50 cm behind the podium structure for the flag men.

c) FLOOR

The podium and steps should be carpeted.

3. ANTHEMS

a) A suitable sound system should be installed to ensure that national anthems (initiated by the master of ceremonies) are clearly heard with an audio link to the TV broadcast.

b) The champagne shower should not start until the presenters have left the podium.

c) A commentary of the podium ceremony should be broadcast to the general public from the platform of the podium.

4. TROPHIES

Only 7 trophies will be presented for each category during the podium ceremony:

a) winning crew

b) a representative of the winning manufacturer

c) second crew

d) third crew.

The trophies, which must be in the form of traditional cups, will be provided by the ASN and must show:

a) the FIA GT Championship official logo

b) the name of the circuit and the date of the Event

c) the crew's position.

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

5. SCENARIO

a) Only 3 persons should be on the podium to

sur le podium pour remettre les trophées. Dans des circonstances exceptionnelles, le maître de cérémonie pourra porter ce chiffre à 4.

b) La présence de policiers, de gardes du corps ou de personnes non autorisées par le maître de cérémonie est interdite sur le podium.

c) Le maître de cérémonie informera le commentateur de la télévision et du système sonore des noms des personnalités remettant les trophées.

d) Le maître de cérémonie devra se tenir du côté du podium où sont placés les trophées. Les personnalités remettant les trophées se tiendront du même côté. Le maître de cérémonie tendra les trophées aux personnes chargées de les remettre.

6. TELEVISION

L'emplacement idéal de la caméra de télévision est juste en face du podium, à la même hauteur. Il ne doit en aucune circonstance y avoir sur le podium de cameraman de la télévision.

7. PARC FERME

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

Dès que toutes les voitures ont franchi la Ligne, une voiture de direction de course doit faire le tour de la piste pour rechercher tout pilote 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 de la cérémonie.

8. SALLE D'ATTENTE

La salle d'attente doit être adjacente au podium. Le maître de cérémonie s'assurera que les pilotes s'y rendent aussitôt après leur sortie du Parc Fermé.

9. SALLE DE PRESSE

Aussitôt après la cérémonie de podium, les pilotes doivent se rendre à la salle de presse pour les interviews.

10. EAU + SERVIETTES

Des bouteilles doivent être placées dans la salle d'attente (pas d'identification).

Des serviettes doivent être disponibles dans la salle d'attente.

Aucune autre boisson n'est autorisée dans le Parc Fermé ou la salle d'attente.

present the trophies. In exceptional circumstances, the master of ceremonies may increase this to four.

b) No police, bodyguards or persons not authorised by the master of ceremonies are allowed on the podium.

c) The master of ceremonies will inform the TV and public address commentator of the names of the persons presenting the trophies.

d) The master of ceremonies must be on the side of the podium where the trophies are located. The persons presenting the trophies will be on the same side. The master of ceremonies will hand the trophies to those presenting them.

6. TELEVISION

The ideal position for the TV camera is immediately opposite the podium and at the same height. Under no circumstances must there be a TV camera man on the podium.

7. PARC FERME

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

As soon as all the cars have crossed the Line, a course car must go round the track to collect any driver who has 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 ceremony.

8. WAITING ROOM

The waiting room must be adjacent to the podium. The master of ceremonies will see that the drivers proceed there immediately after leaving the Parc Fermé.

9. PRESS ROOM

Immediately after the podium ceremony, drivers must go to the press room for interviews.

10. WATER + TOWELS

Some bottles must be put in the waiting room (no identification).

Some towels must be available in the waiting room.

No other drinks are permitted in the Parc Fermé or waiting room.