

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE VOITURES DE SPORT DE LA FIA SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC SPORTS CAR CHAMPIONSHIP

Le Championnat Historique Masters des Voitures de Sport de la FIA («le Championnat») s'adresse à des voitures individuelles ayant un Historique International et construites selon les règlements pour Voitures de Sport, Voitures de Sport Prototypes ou Voitures GT du Groupe 4 applicables entre 1962 et 1974 (biplaces et prototypes des Périodes F, G et H), roulant dans leur spécification d'origine et utilisant des composants d'un type en période. Si les composants d'un type en période ne sont plus disponibles, il faut demander au délégué technique de la FIA son approbation expresse avant de pouvoir utiliser tout autre composant.

1 - Dispositions générales et éligibilité

1.1 - Ce Championnat est réservé aux Pilotes.

1.2 - Tous les Pilotes participant au Championnat doivent être des membres à part entière du Masters Racing Club pour pouvoir marquer des points au Championnat. Les inscriptions au Championnat seront acceptées à compter du 1er janvier 2017.

1.3 - En tant qu'opérateur du Championnat et en accord avec le délégué technique de la FIA, Masters Historic Racing Ltd se réserve le droit d'accepter les engagements de voitures conformes à la spécification de période et à l'Annexe K FIA, mais pour lesquelles le Passeport Technique Historique FIA («PTH») valide est encore manquant à la condition que la demande de PTH ait été dûment déposée auprès d'une ASN avant la Compétition concernée. Toute voiture acceptée sur cette base apparaîtra dans une Classe «Invitation» et ne pourra pas marquer de points au Championnat. Une même voiture ne peut être acceptée plus de deux fois au titre de cette condition exceptionnelle. Il incombe au Pilote / Concurrent de fournir la preuve de l'enregistrement de la demande de PTH auprès d'une ASN affiliée à la FIA.

1.4 - Un Passeport Technique Historique FIA («PTH») valide, doit être fourni par le Pilote / Concurrent pour chaque voiture engagée lors des vérifications techniques lors de chaque Compétition. Tous les Pilotes / Concurrents doivent fournir une copie intégrale (sur papier ou digitale) de leur PTH avant leur première Compétition de la saison. Il relève de la responsabilité du Pilote / Concurrent de transmettre à l'opérateur du Championnat la copie complète et la plus à jour du PTH.

1.5 - Les Prescriptions Générales applicables à tous les Championnats de la FIA devront être observées, sauf si précisé différemment ci-après, tout comme les prescriptions de l'Annexe K de la FIA au Code Sportif International («le Code»).

1.6 - Le Championnat et chacune de ses Compétitions sont régis par la FIA conformément au Code, à ses Annexes et au présent Règlement.

2 - Voitures admissibles et classes

2.1 Voitures admissibles

a) Sont admissibles les voitures individuelles qui ont un Historique International et qui ont été construites entre 1962 et 1974 selon les règlements pour Voitures de Sport, Voitures de Sport Prototypes ou Voitures GT du Groupe 4 applicables l'année de construction de la voiture ou de sa participation à une Compétition internationale.

b) Les McLaren M1A et M1B ne sont admises dans la classe Hulme que si elles roulent avec des roues de diamètre 8" à l'avant et 10" à l'arrière, et avec des pneus de type M.

c) Les Chevron B16 peuvent courir uniquement dans la Classe Siffert.

2.2 Moteurs éligibles

a) Les voitures doivent être équipées d'un moteur de spécification de période d'un type monté à l'origine sur la voiture durant sa participation en Compétition internationale de période.

b) Tous les moteurs Chevrolet de la Classe Rodriguez doivent être équipés d'un bloc en acier et avoir une cylindrée maximale de 5000 cm³, à l'exception des Lola T70 Coupé de spécification 1967/1968 (ces voitures doivent courir dans une spécification homologuée FIA complètement d'époque) qui peuvent courir avec un moteur Chevrolet d'une cylindrée de 5700 cm³.

The FIA Masters Historic Sports Car Championship («the Championship») is for individual cars of a type which have International History and were built to the appropriate Sports Car, Sports Prototype or Group 4 GT regulations between 1962 and 1974 (two-seater racing and prototype cars from Periods F, G and H), running in their original specification and using components of a type used in period. Where components of a type used in period are no longer available, specific approval must be sought from the FIA technical delegate before any alternative components are used.

1 - General provisions and eligibility

1.1 - This Championship is reserved for Drivers.

1.2 - All Drivers in the Championship must be full members of the Masters Racing Club in order to score Championship points. Championship registration will be accepted from 1 January 2017.

1.3 - As Championship operator and in agreement with the FIA technical delegate, Masters Historic Racing Ltd reserves the right to accept entries from cars that may comply with the correct specification and FIA Appendix K, but have yet to acquire a valid FIA Historic Technical Passport («HTP») under the condition that the HTP application is submitted to an ASN before the concerned Competition. Any car that is accepted to race on this basis will be shown in an «Invitation» Class and will not be eligible to score any Championship points, and the same car cannot be accepted more than twice under this exceptional condition. It is the responsibility of the Driver / Competitor to provide proof of an HTP application via an FIA affiliated ASN.

1.4 - A valid FIA HTP must be provided by the Driver / Competitor for each car entered, and produced at scrutineering for each Competition. All Drivers / Competitors must submit a full copy (hard or electronic) of their HTP before their first Competition of the season. It is the Drivers' / Competitors' responsibility to ensure that the copy of the HTP held by the Championship operator is the current and complete copy.

1.5 - The General Prescriptions applicable to all FIA Championships must be observed unless otherwise stated hereafter, as must the prescriptions of the FIA Appendix K to the International Sporting Code («the Code»).

1.6 - The Championship and each of its Competitions are governed by the FIA in accordance with the Code, its Appendices and these Regulations.

2 - Eligible cars and classes

2.1 Eligible cars

a) Individual cars are eligible of a type which have International History and are built to the appropriate sports, sports racing, sports prototype or Group 4 GT regulations between 1962 and 1974 and in force in the year of the car's manufacture or participation in International competition.

b) McLaren M1A and M1B are only eligible for the Hulme class if they run on 8" front and 10" rear wheels, and on M section tyres.

c) Chevron B16s may compete solely in the Siffert Class.

2.2 Eligible engines

a) A car must be powered by a period specification engine of a type originally fitted to the car during its participation in period international Competition.

b) All Chevrolet engines in the Rodriguez Class must have steel blocks and a maximum capacity of 5000cm³, with the exception of 1967/1968 specification Lola T70 Coupes (these cars must run in full «early» FIA homologated specification), which may run with a Chevrolet engine capacity of 5700cm³.

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE VOITURES DE SPORT DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC SPORTS CAR CHAMPIONSHIP

c) Les moteurs de type Cosworth «BD» ne sont pas acceptés dans le Championnat.

d) Les voitures admissibles utilisant les moteurs Cosworth DFV doivent être équipées d'un limiteur de régime réglé à 9000 t/min. Ce point sera contrôlé par le délégué technique de la FIA ou son assistant, à l'appui des contrôleurs de limitation de régime de Masters.

e) Les voitures éligibles équipées de moteurs Cosworth FVC doivent être équipées d'un bloc en acier et avoir une cylindrée maximale de 1850 cm³, ce qui permet un réalésage de la taille d'origine du bloc de 1790 cm³. La course d'origine doit demeurer la même – Les moteurs à course réduite sont interdits.

f) Les moteurs BMW d'une cylindrée inférieure à 2000 cm³ doivent être de spécification M10 ou antérieure.

g) Les dérivés McLaren M1C et M1 de la Classe Rodriguez ne peuvent courir qu'avec une cylindrée maximale de 5000 cm³.

2.3 - Tests de Condition

Les voitures utilisant des moteurs d'une cylindrée supérieure à 2000 cm³ de Période G ou ultérieure doivent être en conformité avec la procédure FIA des Tests de Condition de l'année en cours (voir Annexe III de l'Annexe K de la FIA) et les certificats relatifs à ces Tests de Condition doivent être disponibles pour vérification à toute Compétition.

2.4 - Circuit d'essence

Doit être conformes aux exigences stipulées à l'Annexe K de la FIA, Article 5.5.

2.5 - Classes

Classe Hulme	Sports Prototypes et GT de Période F d'avant 1966
Classe Bonnier	Sports Prototypes et GT < 2000 cm ³ d'avant 1971
Classe Rodriguez	Sports Prototypes et GT > 2000 cm ³ d'avant 1971
Classe Siffert	Sports Prototypes «fermés» < 2000 cm ³ construits avant le 31/12/1974
Classe Marko	Sports Prototypes «ouverts» conformes à une spécification allant du 01/01/1971 au 31/12/1974
Classe Pescarolo	GT > 2000 cm ³ conformes à une spécification antérieure au 31/12/1974

3 - Calendrier des Compétitions

3.1 - Il y aura un maximum de 8 Compétitions comptant pour le Championnat. Chaque Compétition pourra comprendre soit deux courses, soit une course plus longue par week-end de course. Il n'y aura pas plus de 3 Compétitions par pays. Si, à l'issue de ce Championnat, 60 % des Compétitions n'ont pas été disputées, la FIA pourra refuser de décerner le titre.

4 - Caractéristiques des Compétitions

4.1.1 - Les Compétitions peuvent s'étendre sur 2 ou 3 journées.

4.1.2 - Les Compétitions sur 2 journées adopteront le format suivant : essais qualificatifs le premier jour; Course le second jour.

4.1.3 - Les Compétitions sur 3 journées pourront adopter le format suivant: essais qualificatifs soit le premier ou deuxième jour (plus éventuels essais libres); Course 1 le second ou troisième jour et Course 2 le troisième jour.

4.1.4 - La séance d'essais qualificatifs sera d'une durée minimum de 30 minutes lors de laquelle les deux Pilotes (dans le cas où 2 Pilotes courent avec la même voiture lors de la Compétition) doivent conduire la voiture.

4.1.5 - Seules seront admises aux essais qualificatifs les voitures inscrites pour cette Compétition. Toutes les voitures d'une même classe participeront à la même séance d'essais qualificatifs.

4.1.6 - Les Pilotes pourront se voir offrir la possibilité d'une course d'une durée minimum de 50 minutes ou deux courses courtes, d'une durée minimum de 30 minutes chacune. Dans le cas d'une Compétition comptant une ou deux courses, la grille de la Course 1 sera basée sur le tour le plus rapide établi par la voiture (conduite par l'un ou l'autre des Pilotes de

c) Cosworth «BD» series engines are not accepted in the Championship.

d) Eligible cars with Cosworth DFV engines must be restricted to a rev limit of 9000rpm. This regulation will be checked by the FIA technical delegate or his assistant, using the Masters rev limit checker.

e) Eligible cars running with Cosworth FVC engines are required to have a steel block and a maximum capacity of 1850cm³, which permits a re-bore of the original block size of 1790cm³. The original stroke must remain the same – Short stroke engines are not permitted.

f) BMW engines below 2000cm³ are defined as being to M10 specification or earlier.

g) McLaren M1C and M1 derivatives in the Rodriguez class may only race with a maximum engine capacity of 5000cc.

2.3 - Condition Testing

Cars with engines over 2000cm³ from Period G or later must comply with the FIA Condition Testing procedure of the current year (see Appendix III to FIA Appendix K) and the certificates relating to the Condition Testing must be available for inspection at each Competition.

2.4 - Fuel Systems

Must comply with the requirements stipulated in FIA Appendix K, Article 5.5.

2.5 - Classes

Hulme Class	Pre-1966 Period F Sports Prototypes and GT cars
Bonnier Class	Pre-1971 Sports Prototypes and GT cars under 2000cm ³
Rodriguez Class	Pre-1971 Sports Prototypes and GT cars over 2000cm ³
Siffert Class	«Closed» Sports Prototypes under 2000cm ³ , built prior to 31/12/1974
Marko Class	«Open» Sports Prototypes, conforming to a specification between from 01/01/1971 and to 31/12/1974
Pescarolo Class	GT cars over 2000cm ³ , conforming to a specification prior to 31/12/1974

3 - Calendar of Competitions

3.1 - There will be a maximum of 8 Competitions counting towards the Championship. Each Competition may comprise either two races or one longer race per race weekend. There will be no more than 3 Competitions in any one country. If, at the outcome of this Championship, 60% of the Competitions have not been disputed, the FIA may refuse to award the Championship title.

4 - Characteristics of the Competitions

4.1.1 - Competitions may take place over a 2-day or a 3-day format.

4.1.2 - Two-day formats will have timed qualifying on Day 1, with the Race on Day 2.

4.1.3 - Three-day Competition formats may have timed qualifying (and free practice, if available) on either Day 1 or Day 2, Race 1 on Day 2 or Day 3 and Race 2 on Day 3.

4.1.4 - The timed qualifying session shall be for a minimum 30 minutes during which both drivers (where 2 drivers will race the same car at that Competition) must drive the car.

4.1.5 - From timed qualifying onwards, only cars entered for that Competition shall be admitted onto the track. All cars in the same class shall practice in the same qualifying session.

4.1.6 - Drivers may be offered one race of a minimum scheduled duration of 50 minutes, or two shorter races, of a minimum scheduled duration of 30 minutes each. In the event of either a one or a two-race Competition, the grid for Race 1 will be based on the fastest lap set by the car (whether driven by one or two Drivers). For a two race Competition, the grid for Race

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE VOITURES DE SPORT DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC SPORTS CAR CHAMPIONSHIP

l'équipe de deux Pilotes). La grille de la Course 2 est formée en fonction du classement de la Course 1, les Pilotes ayant abandonné à la Course 1 prenant place au fond de la grille pour la Course 2 dans l'ordre des abandons lors de la Course 1. Tout non-partant de la Course 1 sera autorisé à prendre le départ de la Course 2, du fond de la grille et derrière les voitures ayant abandonné lors de la Course 1.

4.1.7 - Le classement général d'une Compétition courue en deux parties sera basé sur le classement combiné de la Course 1 et de la Course 2.

4.2 - Briefings des Pilotes et Team-Managers

4.2.1 - La présence aux briefings est obligatoire pour tous les Pilotes participant à la Compétition. La présence des Team-Managers est fortement recommandée. Les organisateurs informeront les Pilotes / Concurrents de l'heure et de l'emplacement des briefings nécessaires dans les instructions finales propres à la Compétition (*Final Event Instructions*) et dans le Règlement Particulier envoyés avant la Compétition. Tout briefing additionnel requis lors d'une Compétition sera notifié aux Pilotes / Concurrents par voie d'un Bulletin Officiel émis par les commissaires sportifs.

4.2.2 - Les commissaires sportifs se réservent le droit d'imposer une amende de €125 en cas de non-participation à un briefing des Pilotes.

4.3 - Exigences relatives aux circuits

4.3.1 - Les licences de piste devront être au moins du Degré 2 de la FIA.

4.3.2 - Lors de chaque Compétition, l'ensemble des voitures devront être logées dans des garages ou autres structures sécurisées et couvertes.

4.3.3 - Lors de chaque Compétition, un bureau comprenant une salle d'attente pour les Pilotes / Concurrents ou toute autre structure respectant ce besoin devra être mis à disposition des commissaires sportifs.

4.4 - Arrêts aux stands :

4.4.1 - Il n'y aura d'arrêts aux stands que lors des Compétitions ne comprenant qu'une seule course.

4.4.2 - La fenêtre d'arrêt aux stands, le temps minimum requis pour l'arrêt aux stands et le temps minimum requis entre les boucles de chronométrage d'entrée et sortie de stands conforme à la vitesse maximale autorisée dans les stands seront notifiés dans le Règlement Particulier, dans les instructions finales propres à la Compétition («Final Event Instructions»), Bulletin officiel ou durant les notes du briefing des Pilotes.

4.4.3 - L'arrêt aux stands est obligatoire pour toute voiture pendant la fenêtre d'arrêt aux stands, quel que soit le nombre de ses Pilotes.

4.4.4 - La durée de l'arrêt aux stands correspond au temps enregistré lors du passage de la voiture entre la boucle de chronométrage d'entrée (Panneau de vitesse maximale autorisée) et la boucle de chronométrage de sortie. Lors de l'arrêt aux stands, la voiture devra s'arrêter une seule fois pendant une durée minimale de soixante secondes. La voiture doit passer la boucle de chronométrage d'entrée pendant la fenêtre d'arrêt aux stands.

4.4.5 - Les moteurs pourront continuer de tourner.

4.4.6 - Les sangles de sécurité ne pourront être détachées que lorsque la voiture sera immobilisée et elles devront être solidement rattachées avant que la voiture ne reparte.

4.4.7 - Un Pilote courant seul (sans équipier) pourra rester dans sa voiture avec les sangles de sécurité attachées.

4.4.8 - Tout arrêt aux stands jugé plus court que la durée précrite, tout changement de Pilote entrepris en dehors de la fenêtre d'arrêt aux stands ou toute voiture passant la boucle de chronométrage d'entrée aux stands en dehors de la fenêtre d'arrêt aux stands notifiée pour la course fera l'objet de pénalités comme stipulé à l'Article 12 du présent Règlement et dans le Règlement Particulier.

4.5 - Rôle du directeur d'épreuve

4.5.1 - Le rôle du directeur d'épreuve respectera l'Article 11.10 du Code.

4.6 - Dépassement de la limite des engagements

4.6.1 - Si le nombre d'engagements reçus dépasse le nombre des voitures autorisées à courir sur la piste de plus de 20%, l'opérateur du Championnat doit s'assurer que la priorité est donnée aux Pilotes ayant participé au

2 will be formed from the classification of Race 1. Retirements from Race 1 shall take their places at the rear of the grid for Race 2 in the order of their retirements during Race 1. Any cars deemed not to have started Race 1 may be permitted to start Race 2 from the rear of the grid behind any retirements from Race 1.

4.1.7 - At a two-race Competition, the overall result will be based on the combined classification of Race 1 and Race 2.

4.2 - Drivers' and Team Managers' briefings

4.2.1 - Attendance at the briefings is mandatory for all Drivers taking part in the Competition. Attendance is strongly recommended for all Team Managers. Organisers will notify Drivers / Competitors of the time and locations of the necessary briefings in the Final Event Instructions and the Supplementary Regulations sent out prior to the Competition. Any additional briefings required during a Competition will be notified to the Drivers / Competitors by way of an Event Bulletin issued on decision of the stewards.

4.2.2 - The stewards reserve the right to impose a fine of €125 for failure to attend a Drivers' briefing.

4.3 - Track requirements

4.3.1 - Track licences must be at least FIA Grade 2.

4.3.2 - At each Competition, provision must be made for all cars to be located in pit garages or other suitable secure and covered accommodation.

4.3.3 - At each Competition, provision must be made for a private stewards' room with suitable waiting area or room for Drivers / Competitors.

4.4 - Pit Stops:

4.4.1 - Only single race Competitions will have pit stops during the single race.

4.4.2 - The pit stop window, the required minimum elapsed time for the pit stop and the minimum elapsed time allowed between the Pit In and Pit Out timing lines to comply with the pit lane speed limit will be notified at least in one of: Supplementary Regulations, Final Event Instructions, event Bulletin or Drivers' Briefing Notes.

4.4.3 - A pit stop is mandatory for all cars during the notified pit window, irrespective of the number of Drivers.

4.4.4 - The pit stop duration will be timed from the time the car registers on the Pit In timing line (Speed limit sign) until the time the car registers on the Pit Out timing line. During the pit stop the car must remain stationary for a single period of at least sixty seconds duration. The car must register on the Pit In timing line during the period of the notified pit stop window.

4.4.5 - Engines may remain running.

4.4.6 - Seat belts must not be undone until a car is stationary, and must be securely fastened before moving off.

4.4.7 - Single Drivers may remain in the car with belts securely fastened.

4.4.8 - Any pit stop short of the minimum elapsed time for the mandatory pit stop, any driver change outside of the mandatory pit stop, or any car which fails to register at the Pit In timing line within the notified pit stop window will be subject to penalties as laid down in the Article 12 of these Regulations and the Supplementary Regulations.

4.5 - Role of the race director

4.5.1 - The role of the race director will comply with Article 11.10 of the Code.

4.6 - Oversubscribed Entries

4.6.1 - In the event of any race being oversubscribed by more than 20%, the Championship operator must ensure that priority of entry is given to Drivers who have already scored points or who have supported the

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE VOITURES DE SPORT DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC SPORTS CAR CHAMPIONSHIP

Championnat lors d'une ou plusieurs Compétitions au cours de la saison.

Championship on one or more occasions during the course of the season.

5 - Licences

5.1 - Les Pilotes doivent être détenteurs d'une Licence Pilote FIA internationale de Compétition sur circuit de Degré C minimum valable pour l'année 2017 et délivrée par une ASN affiliée à la FIA. Les Concurrents, s'ils ne sont pas directement les Pilotes, doivent être détenteurs d'une Licence Concurrent FIA internationale, délivrée par une ASN affiliée à la FIA.

5 - Licences

5.1 - Drivers must be in a possession of a circuit Driver Licence of at least FIA International Grade C, valid for 2017 and issued by an ASN affiliated to the FIA. Competitors, if not the Drivers themselves, must hold a valid International Competitor licence issued by an ASN affiliated to the FIA.

5.2 - Pour pouvoir participer à une Compétition, tout Pilote doit être en possession de l'autorisation préalable accordée par cette ASN si cette dernière n'est pas l'ASN organisant la Compétition (Article 3.9 du Code).

5.2 - In order to participate in a Competition, a Driver must be in possession of an authorisation from that ASN if it is not the one that is organising the Competition (Article 3.9 of the Code).

6 - Engagements

6.1 - Les Pilotes ne peuvent engager à titre officiel qu'une seule voiture.

6 - Entries

6.1 - A Driver may only enter one car as his official entry.

6.2 - Un Pilote / Concurrent peut cependant désigner une voiture de réserve. Cette dernière ne pourra être utilisée que sur décision des commissaires sportifs en accord avec le délégué technique de la FIA ou son assistant si la voiture engagée officiellement n'est pas utilisable en raison d'un accident ou de défauts mécaniques et est retirée par écrit de la Compétition. Pour pouvoir introduire la voiture de réserve dans une course, son Pilote ou ses Pilotes s'il s'agit d'une voiture partagée par deux Pilotes devra l'avoir conduite sur la piste pendant le nombre minimum de tours requis lors des essais qualificatifs de la Compétition. Si la voiture de réserve est utilisée lors des essais qualificatifs, elle occupera une position sur la grille en fonction du temps le plus rapide obtenu par la voiture lors de cette séance. Si la voiture d'origine est remplacée par une voiture de réserve après les essais qualificatifs, mais avant la Course 1, elle prendra le départ de la Course 1 du fond de la grille et celui de la Course 2 (si une Course 2 est programmée) en fonction de sa place obtenue en Course 1. Lors d'une Compétition divisée en 2 courses, si la voiture d'origine est remplacée par une voiture de réserve après la Course 1, elle prendra le départ de la Course 2 du fond de la grille, derrière les voitures ayant abandonné en Course 1.

6.2 - A Driver / Competitor may nominate a reserve car. The use of a reserve car may only be approved in agreement with the stewards in consultation with the FIA technical delegate or his assistant if the official entry is unusable due to accident damage or mechanical malfunction and is withdrawn in writing from the Competition. For the reserve car to be permitted to participate in a race, its Driver, or Drivers for cars with two drivers, must have achieved the requisite minimum requirement of laps during the timed qualifying session of the Competition. If the reserve car is used in timed qualifying, it will take a grid position based upon the car's fastest time from that session. If the original car is replaced by a reserve car after timed qualifying but before Race 1 it will start Race 1 from the rear of the grid, and Race 2 (should there be a Race 2 scheduled) from the position set by the classification of Race 1. Where there are 2 races in a Competition, if the original car is replaced by the reserve car after Race 1 it will start Race 2 from the rear of the grid, behind any retirements from Race 1.

6.3 - La date de clôture des engagements pour chaque Compétition sera fixée 7 jours avant la Compétition.

6.3 - The closing date for entries for each Competition shall be 7 calendar days prior to that Competition.

6.4 - Les formulaires doivent être dûment complétés et accompagnés du paiement intégral des droits d'engagement. Les formulaires d'engagement reçus sans paiement ne seront traités qu'une fois que tous les engagements payés auront été pris en compte.

6.4 - Entry forms must be correctly completed and accompanied by full payment of entry fees. Entry forms received without payment will be processed only after all paid entries have been taken into account.

6.5 - Les droits d'engagement versés pour chaque Compétition pourront être remboursés aux Pilotes / Concurrents et Concurrents de réserve qui déclarent forfait auprès du bureau de l'opérateur du Championnat au moins 14 jours avant l'ouverture de la Compétition concernée. Il ne sera procédé à aucun remboursement après ce délai.

6.5 - For each individual Competition, a refund of the Race Entry Fee may be offered to Drivers / Competitors and reserves who notify the Championship operator's office of withdrawal at least 14 calendar days prior to the opening of that Competition. No refund will be due payable after this time.

6.6 - Le Secrétariat pour ce Championnat se trouve au :

Rachel Bailey
Masters Historic Racing Ltd
The Bunker, Lower End Road, Wavendon, Milton Keynes.
MK17 8DA. UK
Tél. : +44 (0) 1908 587545
Fax : +44 (0) 1908 587009
E-mail : team@masterhistoricracing.com

6.6 - The Secretariat for this Championship is:

Rachel Bailey
Masters Historic Racing Ltd
The Bunker, Lower End Road, Wavendon, Milton Keynes,
MK17 8DA, UK
Tel.: +44 (0) 1908 587545
Fax: +44 (0) 1908 587009
Email: team@masterhistoricracing.com

7 - Contrôles et vérifications techniques et Parc Fermé

7 - Technical, Scrutineering and Parc Fermé

7.1 - Général

7.1 - General

7.1.1 - Il doit y avoir un minimum de trois commissaires techniques disponibles pour chaque Compétition et il pourra y avoir le délégué technique de la FIA, qui sera commissaire technique en chef de l'éligibilité. Le commissaire technique en chef nommé sera responsable devant le délégué technique de la FIA, s'il est présent, de l'éligibilité des voitures.

7.1.1 - There must be a minimum of three scrutineers available for each Competition; in addition there may be the FIA technical delegate, who will be chief eligibility scrutineer. The appointed chief scrutineer will be responsible to the FIA technical delegate, if present, for the eligibility of the cars.

7.1.2 - Toutes les voitures doivent être présentées aux vérifications techniques de chaque Compétition équipées d'un transpondeur de chronométrage standard AMB TranX 260, qui doit être correctement installé et compatible avec les systèmes standard pan-européens de chronométrage sur circuit. Ces transpondeurs relèvent de la seule responsabilité du Pilote / Concurrent. Les Concurrents doivent fournir le numéro de série unique figurant sur le transpondeur à l'opérateur du Championnat au moment de la demande d'engagement.

7.1.2 - All cars must be presented for scrutineering at each Competition complete with a standard AMB TranX 260 Timing transponder, which must be correctly fitted and compatible with standard pan-European race track timing systems. Such transponders are the sole responsibility of the Driver / Competitor who must supply the unique serial number shown on the transponder to the Championship operator at the time of entry application.

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE VOITURES DE SPORT DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC SPORTS CAR CHAMPIONSHIP

7.1.3 - A la fin de la séance d'essais qualificatifs et à la fin de toute course, toutes les voitures ayant franchi la ligne d'arrivée seront conduites en Parc Fermé pour vérifications techniques, où elles resteront 30 minutes au minimum après l'affichage des résultats provisoires ou jusqu'à ce que les commissaires sportifs ordonnent qu'elles soient libérées. Toute voiture classée qui sera incapable de franchir la Ligne et/ou de se rendre au Parc Fermé par ses propres moyens sera placée, aussitôt après cette incapacité, sous le contrôle exclusif des officiels, qui sur demande du délégué technique de la FIA ou de son assistant, conduiront la voiture au Parc Fermé.

7.1.4 - Le Parc Fermé doit se conformer à l'Articles 2.5 du Code.

7.2 - Carburant

7.2.1 - Le carburant doit être conforme à l'Article 252.9.1 de l'Annexe J de la FIA et à l'Annexe K de la FIA. L'utilisation d'additifs ajoutés à l'essence pour remplacer le plomb est autorisée à condition que ces derniers soient librement disponibles dans le commerce auprès des détaillants. Du plomb véritable peut également être ajouté si nécessaire, mais ce n'est pas recommandé. L'ajout de ces additifs ne doit pas faire augmenter la teneur en octane de l'essence au-delà de la limite fixée à 90 MON ni de celle de 102 RON. La teneur en plomb ne doit pas être supérieure à 0,4 g/l dans tous les cas [EN 237 ou ASTM D3237].

7.2.2 - Les Pilotes / Concurrents doivent veiller à ce qu'un échantillon de carburant de trois litres puisse être prélevé de la voiture à tout moment pendant la Compétition.

7.2.3 - La capacité du réservoir doit être conforme à la réglementation FIA de période pour ce type de voiture.

7.3 - Ravitaillements

7.3.1 - Les ravitaillements en essence ne sont pas autorisés pendant les essais libres, qualificatifs ou courses sauf s'ils le sont préalablement dans le Règlement Particulier ou les Instructions finales propres à chaque Compétition. Si des ravitaillements sont autorisés lors d'une Compétition, ils ne le seront que pendant une course.

7.3.2 - Les Concurrents / Pilotes prévoyant de ravitailler pendant une course doivent avertir par écrit et à l'avance l'opérateur du Championnat par courrier et avant la Compétition.

7.3.3 - Si le ravitaillement est autorisé sur une Compétition, il doit être effectué à l'aide soit :

- a) d'un bidon d'une capacité maximale de 25 litres équipé d'un raccord auto-obturant et d'un reniflard à boucle fermée, soit
- b) d'un chariot de ravitaillement conforme aux exigences de la FIA.

7.3.4 - Tout au long du ravitaillement, un membre de l'équipe (la personne préposée aux incendies), muni d'un extincteur dégoupillé (capacité minimale de 5 kg), doit se trouver à côté de la voiture.

7.3.5 - Tout personnel ravitaillant la voiture ou la personne préposée aux incendies munie d'un extincteur lors d'un arrêt aux stands doit porter une combinaison de sécurité conforme à la Norme FIA 8856-2000 avec une cagoule et des gants. Le personnel de ravitaillement doit porter des lunettes. Lorsque des systèmes de remplissage de carburant sont fixés à la voiture, le moteur doit être arrêté, les portières doivent être fermées et personne ne doit se trouver à l'intérieur.

7.4 - Poids minimum et dimensions

7.4.1 - Lorsqu'une voiture est sélectionnée pour un contrôle de poids, seule l'essence pourra être retirée de la voiture et aucun autre liquide ou substance, solide ou gazeuse, ne pourra être ajoutée.

7.4.2 - Les dimensions doivent être conformes à l'Article 3.6.7 de l'Annexe K de la FIA.

7.4.3 - Les dimensions doivent être conformes à la réglementation FIA de période. **A tout moment durant une Compétition, le poids de la voiture ne peut être inférieur au poids minimum indiqué sur son PTH.**

7.5 - Garde au sol

7.5.1 - La garde au sol minimale pour toutes les voitures s'applique en permanence pendant une Compétition et des tests de conformité peuvent avoir lieu à tout moment durant une Compétition, y compris lorsque le Pilote est à bord, immobile dans la voiture, et y compris avec carburant et fluides.

7.5.2 - Toutes les voitures doivent être soumises à un simple test de garde au sol destiné à vérifier que la garde au sol minimale de 60 mm est respectée à

7.1.3 - At the end of the timed qualifying session and at the end of any race, all cars will be taken under Parc Fermé conditions for scrutineering, where they shall remain until at least 30 minutes after the posting of the provisional results or until the stewards order their release. Any car which is unable to reach the Parc Fermé by its own means shall, forthwith upon such inability occurring, be placed under the sole and exclusive control of the officials who shall, if requested by the FIA technical delegate or his assistant, move the car to the Parc Fermé.

7.1.4 - The Parc Fermé must comply with Article 2.5 of the Code.

7.2 - Fuel

7.2.1 - Fuel must be in accordance with FIA Appendix J, Article 252.9.1, and FIA Appendix K. Compounds, which are added to petrol to replace lead, may be added if freely available from commercial retailers. Actual lead may also be added if needed but it is not recommended. The addition of these compounds must not raise the octane value of the fuel beyond the limit of 90 MON nor of 102 RON. Lead content must not be greater than 0.4 g/l in any case (EN 237 or ASTM D3237).

7.2.2 - Drivers / Competitors must ensure that a three-litre sample of fuel can be taken from the car at any time during the Competition.

7.2.3 - Fuel tank capacity must comply with the FIA period regulations for the car.

7.3 - Refuelling

7.3.1 - Not permitted during practice, timed qualifying and races at any Competition unless pre-notified in the Supplementary Regulations or in Final Event Instructions. If Refuelling is permitted during a Competition, it will only be during a race.

7.3.2 - Competitors / Drivers planning to refuel during a race must advise the Championship operator in writing in advance of the Competition.

7.3.3 - If refuelling is permitted at a Competition, it must be carried out using either:

- a) a *churn* of no more than 25 litres capacity equipped with a self-seal connection and closed loop breathing system, or
- b) a refuelling rig in compliance with FIA requirements.

7.3.4 - Throughout refuelling it is mandatory for one team member (the fireperson) to be beside the car holding an extinguisher (with a minimum capacity 5kg) with the pin withdrawn.

7.3.5 - Any personnel refuelling the car or the fireperson during a pit stop must wear a safety suit to FIA 8856-2000 standard with balaclava and gloves. Refuelling personnel must wear goggles. When refuelling couplings are attached to the car, the engine must be stopped, its doors must be closed and nobody can be inside it.

7.4 - Minimum Weight and Dimensions

7.4.1 - During a Competition, when a car has been selected for weighing, nothing other than fuel may be removed from the car and no liquid, solid or gaseous substance may be added.

7.4.2 - All dimensions must comply with Article 3.6.7 to FIA Appendix K.

7.4.3 - All dimensions must comply with period requirements. **At all times during a Competition a car must weigh no less than the minimum weight specified on its PTH.**

7.5 - Ground Clearance

7.5.1 - The minimum ride height for all cars applies at all times through a Competition and testing for compliance may take place at any time during a Competition, including when the Driver is seated, stationary in the car, with fuel and fluids.

7.5.2 - All cars must pass a simple ground clearance test to show a minimum ride height of 60mm at all times during a Competition.

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE VOITURES DE SPORT DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC SPORTS CAR CHAMPIONSHIP

tout moment durant chaque Compétition.

7.6 - Pneus :

7.6.1 - Le Championnat s'adresse à des voitures chaussées de pneus sculptés ; les pneus slicks sont interdits.

7.6.2 - A chaque classe correspondent des exigences spécifiques :

Classe	Temps sec	Pluie
Hulme	Dunlop CR65, Dunlop L ou mélange M 204 uniquement	Comme pour temps sec plus Avon CR66ZZ/Sport
Bonnier, Rodriguez	Comme ci-dessus plus mélange Avon avec sculpture Historic All Weather (mélange A37) ou Dunlop (CR82) Post Historique 484	Comme pour temps sec plus pneus pluie Avon avec sculpture Historique (mélange A15)
Siffert, Marko		
Pescarolo		

7.6.3 - L'utilisation de pneus Avon à profil bas sur tous les modèles de Chevron B8 est interdite. Les pneus Avon admis sur les modèles de Chevron B8 sont : Avant – 8.2/22 x 13; Arrière – 10.5/23 x 13 – 12.0/23 x 13.

7.6.4 - Toutes les Chevron post-B8 peuvent être chaussées de pneus Dunlop CR65 à profil bas et/ou Avon HAW A37, mais elles seront alors soumises aux pénalités de poids suivantes :

- Les Chevron B16 avec pneus à profil bas doivent peser 565 kg minimum.
- Les Chevron B19, B21 et B23 avec pneus à profil bas doivent peser 585 kg minimum.

7.6.5 - Les pneus pluie Avon ne sont admis que par temps de pluie (selon les indications du directeur d'épreuve avant les essais qualificatifs ou la course) et doivent avoir une profondeur de profil d'au moins 3 mm au début de la course.

7.6.6 - La profondeur du profil des pneus pour temps sec, lors des vérifications techniques et dans les zones de rassemblement avant les essais qualificatifs et la course, doit être de 1,6 mm minimum. Le retailage, les traitements artificiels, le préchauffage ou le refroidissement des pneus de compétition sont interdits.

7.6.7 - Le retailage est interdit.

7.6.8 - Tout élément chimique permettant d'améliorer les performances des pneus est interdit.

7.6.9 - Toute forme de chauffage statique des pneus, de conservation de la chaleur ou de refroidissement est interdite, à l'exception de la lumière directe du soleil et des conditions climatiques ambiantes.

7.7 - Systèmes de retenue frontale de la tête

7.7.1 - Le port d'un système de retenue de la tête approuvé par la FIA, conformément au Chapitre 3 de l'Annexe L de la FIA, est fortement recommandé.

7.8 - Accessoires aérodynamiques

7.8.1 - Doivent être utilisés conformément à l'Article 6.14 de l'Annexe K de la FIA.

7.9 - Arceaux de sécurité

7.9.1 - A l'exception des voitures dans lesquelles il fait partie intégrante du châssis (soudé ou riveté et scellé au châssis), l'arceau de sécurité ne doit pas être fabriqué dans un alliage d'aluminium. Les arceaux de sécurité fabriqués à partir d'un alliage d'acier ou de titane sont acceptés à condition qu'ils soient conformes à la conception d'origine et étayés selon les exigences de l'Annexe K de la FIA, Article 5.13.

7.10 - Acquisition de données

7.10.1 - Durant une Compétition, les voitures peuvent utiliser des systèmes d'acquisition de données pour contrôler le régime moteur, la pression de

7.6 - Tyres:

7.6.1 - The Championship is run for cars which race on treaded tyres; no slick tyres are permitted.

7.6.2 - Specific classes have specific tyre requirements:

Class	Dry	Wet
Hulme	Dunlop CR65, Dunlop L or M204 compound only	As dry plus Avon CR66ZZ/Sport
Bonnier, Rodriguez	As above plus	As dry plus Avon wets with Historic tread pattern (A15 compound)
Siffert, Marko	Avon Historic All Weather tread pattern (A37 compound)	
Pescarolo	or Dunlop Post Historic (CR82) 484 Com- pound	

7.6.3 - The use of low profile Avon tyres for all Chevron B8 models is forbidden. The permitted Avon tyres for all Chevron B8 models are the: Front – 8.2/22 x 13; Rear – 10.5/23 x 13 – 12.0/23 x 13.

7.6.4 - All post-B8 models Chevron may choose to run low profile Dunlop CR65 Tyres and/or Avon HAW A37, but will then be subject to the following weight penalties:

- Chevron B16s on low profile tyres must weigh a minimum 565 kgs.
- Chevron B19, B21 and B23 on low profile tyres must weigh a minimum 585 kgs.

7.6.5 - Avon wets are included for wet use only (as declared by the race director prior to timed qualifying or a race) and must have a minimum tread depth of 3mm at the beginning of a race.

7.6.6 - Regular dry tyre tread depth, both at scrutineering and in the assembly areas before both timed qualifying and a race, must show a minimum depth of 1.6mm. No re-grooving, artificial treatments applied, or pre-warming or cooling of any race tyre is permitted.

7.6.7 - No re-grooving is permitted.

7.6.8 - Tyre adhesives and/or any form of performance enhancing chemicals are prohibited.

7.6.9 - Any form of static tyre warming, heat retention or cooling is prohibited with the exception of direct sunlight and the ambient weather conditions.

7.7 - Frontal Head Restraint Systems

7.7.1 - The wearing of an FIA-approved head restraint system, in accordance with Chapter 3 of FIA Appendix L, is strongly recommended.

7.8 - Aerodynamic Aids

7.8.1 - Must comply with FIA Appendix K, Article 6.14.

7.9 - Roll-over bars

7.9.1 - Except for cars in which the roll-over bar is an integral part of the chassis (i.e. welded or riveted and bonded to the chassis), the roll-over bar must not be made from aluminium alloy. Roll-over bars made from steel or titanium alloy are acceptable, provided they are to the original design and are braced according to the requirements of FIA Appendix K, Article 5.13.

7.10 - Data Acquisition

7.10.1 - During a Competition, cars may use data acquisition systems to monitor engine rpm, oil pressure, oil temperature, water temperature,

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE VOITURES DE SPORT DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC SPORTS CAR CHAMPIONSHIP

l'huile, la température de l'huile, la température de l'eau, la pression du carburant et le mouvement du véhicule. La vitesse du véhicule peut être enregistrée soit par GPS soit en utilisant un capteur de vitesse des roues avec fil à condition qu'il ne soit pas connecté à une roue motrice.

7.10.2 - Aucune autre forme d'acquisition de données sur le pilote/châssis n'est autorisée, y compris sans s'y limiter toute forme de potentiomètre de papillon, frein, direction, charge aérodynamique ou de suspension, à tout moment durant une Compétition.

7.10.3 - Aucune forme d'ordinateur portable ou autre ordinateur ne peut être utilisée dans la voie des stands ou sur le mur des stands à tout moment.

7.10.4 - Les caméras embarquées sont autorisées (2 caméras maximum, dans le périmètre original de la voiture, vue de côté ou de face) et peuvent enregistrer la vitesse du véhicule.

7.10.5 - Toutes les données enregistrées doivent être mises à la disposition du délégué technique de la FIA ou son assistant sur demande à tout moment entre le départ des séances de qualification officielles et l'annonce des résultats finaux.

7.10.6 - Les voitures doivent conserver un tableau de bord de style de la période lorsque possible et aucune forme d'instrumentation/d'affichage n'est autorisée sur le volant de direction.

7.10.7 - Excepté à des fins de chronométrage, toute communication radio entre les voitures et les stands est interdite.

7.11 – Système d'acquisition de régime (REV/AS) approuvé par la FIA

7.11.1 – les pilotes et voitures doivent utiliser le système REV/AS complet de la FIA tel que défini par la FIA. L'attribution des systèmes REV/AS se fera de façon aléatoire sur le lieu de chaque Compétition sur instructions du délégué technique de la FIA ou toute personne spécifiquement mandatée par le délégué technique de la FIA.

7.11.2 – Ce système doit être utilisé pendant les Compétitions du Championnat et sert uniquement à stocker les données acquises, dont la récupération ne peut être opérée que par le délégué technique de la FIA ou toute personne spécifiquement mandatée par le délégué technique de la FIA ; ces données peuvent éventuellement, sur demande, être partagées avec le Concurrent concerné ayant engagé la voiture.

7.11.3 – Ce système doit être installé dans le strict respect des instructions y afférentes et doit fonctionner à tout moment de la Compétition. Il incombe à chaque Concurrent de s'assurer que le système fonctionne correctement.

7.11.4 – Les données pourront être contrôlées à tout moment de la Compétition.

7.11.5 – Le poids du système est inclus dans le poids de la voiture

8 - Procédure de départ

8.1 - Toutes les courses seront à départ lancé, utilisant une grille parallèle.

8.2 - L'approche du départ sera annoncée par des panneaux présentés dix minutes, cinq minutes, trois minutes, une minute et trente secondes avant le départ du tour de formation. Signification :

- Panneau cinq minutes : plus aucun changement de pneus sur la grille ne peut être entrepris.
- Panneau une minute : Fin de toute opération entreprise sur la voiture. Les moteurs seront démarrés, les Pilotes assis dans leur voiture. Le personnel technique des équipes devra ensuite quitter la grille.
- Drapeau vert : présenté à l'avant de la grille pour indiquer que les voitures doivent entamer un tour de formation derrière la Voiture-Pilote («Pace Car») en restant dans l'ordre de la grille de départ, le Pilote de tête en pole position.

8.3 - La voie des stands sera ouverte au moment où est montré le panneau dix minutes indiquant le début de la procédure de départ et sera fermée au moment où est montré le panneau cinq minutes indiquant le début du compte-à-rebours ou 30 secondes après que la dernière voiture a quitté la voie des stands, si cela intervient plus tôt. Les voitures quitteront les stands pour effectuer un seul tour de reconnaissance du circuit jusqu'à la grille. À la fin de ce tour, elles s'arrêteront sur la grille dans l'ordre de départ, moteur arrêté. Une voiture placée sur la grille ne pourra la quitter qu'avant

fuel pressure and vehicle movement. Vehicle speed may be recorded by either GPS or the use of one wired wheel speed sensor providing it is not connected to any engine driven wheel.

7.10.2 - No other form of driver/chassis data acquisition is permitted, including but not limited to any form of throttle, brake, steering, aerodynamic or suspension load potentiometers, at any time during a Competition.

7.10.3 - No form of laptop, or other computer, may be used in the pit lane or on the pit wall at any time.

7.10.4 - On-board cameras are permitted (maximum 2 cameras, within the original silhouette of the car looking from the side or front) and may record vehicle speed.

7.10.5 - Any recorded data must be made available to the FIA technical delegate or his assistant upon requested at any time between the start of official qualifying and the final results being declared.

7.10.6 - Cars should maintain period style dash where ever possible and no form of instrumentation/display is permitted on the steering wheel.

7.10.7 - Except for time-keeping purposes, any radio communications from and to cars are forbidden.

7.11 - REV acquisition system (REV/AS) approved by the FIA

7.11.1 - Drivers and cars must use the complete FIA REV/AS as defined by the FIA. The REV/AS units will be allocated at random to the Drivers at each Competition venue upon the instructions of the FIA technical delegate or any person specifically designated by the FIA technical delegate.

7.11.2 - This system must be used during the Championship competitions and serves exclusively to store the data acquired, the download of which can only be done by the FIA technical delegate or any person specifically designated by the FIA technical delegate – and possibly shared upon request with the Competitor who entered the car.

7.11.3 - It must be installed in strict compliance with the relevant instructions and must work at all times during the Competition. It is the responsibility of each Competitor to ensure that the system is working properly.

7.11.4 - The data may be checked at any time during the Competition.

7.11.5 - The weight of the system is included in the minimum weight of the car

8 - Starting procedure

8.1 - All races shall have rolling starts, with a side by side grid.

8.2 - The approach of the start will be announced by signalling boards shown ten minutes, five minutes, three minutes, one minute and thirty seconds before the start of the formation lap. Specific meanings:

- Five-minute board: tyres may no longer be changed on the grid.
- One-minute board: any work being undertaken on the car must cease. Engines will be started with the relevant Drivers sitting in their cars. Team technical staff must then leave the grid.
- Green flag: will be shown at the front of the grid whereupon the cars will begin a formation lap behind a Pace Car, maintaining their starting order with the pole position Driver leading.

8.3 - The pit lane will open at the time of showing of the ten-minute board, signalling the start of the countdown procedure and close at the showing of the five-minute board or 30 seconds after the last car leaves the pit lane, whichever is sooner. The cars will leave the pits to cover a single reconnaissance lap around the circuit to the grid. At the end of this lap they will stop on the grid in starting order with their engines stopped. A car that has entered the grid may only leave it before the one-minute board, being pushed by team members and/or officials into the pit lane with the

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE VOITURES DE SPORT DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC SPORTS CAR CHAMPIONSHIP

la présentation du panneau une minute et ce, en étant poussée par les membres de l'équipe et/ou les officiels vers la voie des stands, moteur arrêté. Après présentation du panneau une minute, toute voiture sur la grille devra conserver sa position jusqu'à ce que le drapeau vert soit montré, moment auquel elle devra quitter sa position sur la grille ou être poussée hors de la grille selon les instructions des officiels de course.

8.4 - Tout Pilote dans l'incapacité de prendre le départ du tour de formation doit le signaler (en levant le bras). Après que toutes les autres voitures auront pris le départ de leur tour de formation, ses mécaniciens pourront pousser la voiture sur la piste pour démarrer le moteur sous la supervision des officiels. La voiture pourra ensuite commencer son tour de formation, sans toutefois dépasser toute autre voiture en compétition. Si elle ne démarre pas après une première tentative, elle doit être poussée à l'entrée ou vers la voie des stands (tel qu'indiqué par le directeur d'épreuve lors du briefing des Pilotes) où les mécaniciens pourront tenter de la démarrer.

8.5 - Toute voiture entrant dans les stands après un tour de reconnaissance ou qui se trouve toujours dans les stands après que le panneau cinq minutes ait été montré pourra prendre le départ depuis les stands, mais uniquement sous la direction des officiels. Les voitures pourront être conduites à la sortie des stands uniquement avec le Pilote au volant et correctement sanglé. Les voitures pourront rejoindre la course dès que l'ensemble du plateau aura traversé la Ligne après le départ.

8.6 - Les voitures seront précédées d'une Voiture-Pilote et suivies d'une voiture d'intervention. A la fin du dernier tour de formation, la Voiture-Pilote se retirera dans la voie des stands, la voiture qui a obtenu la pole position doit rouler à la même vitesse et les autres voitures doivent maintenir leur position de grille jusqu'au signal de départ. Le signal de départ sera donné au moyen de feux. Dès que le signal de départ est donné (dès l'extinction des feux rouges), les voitures pourront **seulement** accélérer, mais ne pourront pas dépasser tant qu'elles n'auront pas franchi la ligne de départ.

8.7 - Pendant le départ d'une course, le mur des stands doit être libre de toute personne, à l'exception des personnes dûment autorisées et portant les laissez-passer appropriés.

8.8 - A la fin du tour de formation, si les conditions le requièrent, le directeur d'épreuve ordonnera à la Voiture-Pilote d'effectuer un ou plusieurs tours de formation supplémentaires. Si tel devait être le cas, le départ de la course sera considéré comme ayant été donné à la fin du premier tour de formation.

8.9 - Sous certaines conditions, le départ de la course pourra être donné sous Voiture de Sécurité («Safety Car»). Le cas échéant, le Safety Car quittera la grille de départ et tout les Pilotes devront suivre en ordre de départ en conservant une distance maximale de 5 voitures avec la précédente. Lors d'un départ sous Safety Car, il n'y a pas de tour de formation, le décompte du temps de course commence à l'allumage des feux verts.

Les dépassements sont autorisés si :

- Une voiture est retardée lors de son départ de la grille et que les voitures derrière sont dans l'impossibilité d'attendre sans retarder l'ensemble du peloton, ou
- Si plus d'une voiture prend le départ depuis la voie des stands ou que l'une d'entre-elles est retardée.

Dans tous les cas, le dépassement sous Safety Car n'est autorisé que pour rétablir l'ordre de départ original.

9 - Arrêt d'une course

9.1 - S'il devait être nécessaire d'arrêter une course, des feux rouges seront allumés et des feux et drapeaux rouges seront présentés sur l'ensemble du circuit. C'est le signal pour tous les Pilotes de cesser de rouler à des vitesses de course, de ralentir à une allure raisonnable et sûre et de retourner vers la zone de la grille de départ qui deviendra automatiquement une zone de Parc Fermé. Les voitures ne peuvent pas entrer dans les stands tant qu'elles n'ont pas reçu l'ordre de le faire. Les interventions sur les voitures déjà dans les stands doivent cesser lorsqu'une course est arrêtée (les dispositions de Parc Fermé entrant en application).

9.1.1 - Cas A – Moins de deux tours effectués par le Pilote en tête de la course La course est nulle et non avenue. Le nouveau départ de la course sera donné depuis les positions sur la grille d'origine. Les Pilotes dans l'incapacité de prendre le nouveau départ pourront être remplacés par des Pilotes de réserve qui prendront le départ depuis l'arrière de la grille dans l'ordre de réserve. Les intervalles sur la grille ne devront pas être comblés. La longueur de la nouvelle course sera déterminée par le

engine stopped. After the one-minute board is shown, any car on the grid must remain in its grid position until the green flag is shown, at which point they must vacate their grid position or be pushed off the grid under the instructions of the officials.

8.4 - Any Driver who is unable to start the formation lap must signal this (by raising his arm). After all the other cars have started their formation lap, his mechanics may push the car on the track to start the engine under the supervision of the officials. The car may then start its formation lap but is forbidden to pass any other competing car. If it will not start after a single attempt, it must be pushed to the pit entrance or into the pit lane (as specified by the race director at the Drivers' briefing) where the mechanics may attempt to start it.

8.5 - Any car which enters the pits after a reconnaissance lap or which is still in the pits after the five-minute board has been shown may start from the pits, but only under the direction of the officials. Cars may be moved to the pit exit only with the relevant Driver seated in the cockpit with belts attached. Cars will join the race when the whole field has passed the pit exit on the first racing lap.

8.6 - The cars will be preceded by a Pace Car and followed by an intervention vehicle. At the end of the last formation lap, the Pace Car will withdraw into the pit lane and at that moment, the car in pole position must maintain the same speed and the other cars their grid position. The starting signal will be given by means of lights. Cars may **only** accelerate **when** the start signal is given (red lights switched off), but may not overtake, nor break formation until they have crossed the Start Line.

8.7 - For the start of a Race, the pit wall must be kept completely free of people, with the exception of properly authorised persons wearing the appropriate passes.

8.8 - At the end of the formation lap, if the conditions so require, the race director will order the Pace Car to carry out one or more additional formation laps. Should such an additional formation lap be carried out, the start of the race and race time will be considered to have been given at the end of the first formation lap.

8.9 - Under certain circumstances, the race may be started under the Safety Car. If this is the case, the Safety Car will leave the grid and all Drivers must follow in grid order, no more than 5 car lengths apart. Under a Safety Car race start there will be no formation lap and the race time will start when the green lights are switched-on.

Overtaking is only permitted if:

- A car is delayed leaving the grid and the cars behind cannot avoid passing it without unduly delaying the remainder of the field, or
- There is more than one car starting from the pit lane and one of them is unduly delayed.

In either case, overtaking under a Safety Car start is only allowed to re-establish the original starting order.

9 - Stopping of a race

9.1 - Should it be necessary to stop any race, this will be done by means of red lights and red flags being shown around the circuit. This is the signal for all Drivers to cease driving at racing speeds, slow to a safe and reasonable pace and to return to the starting grid area, which will automatically become a Parc Fermé area. Cars may not enter the pits unless directed to do so. Work on cars already in the pits must cease when a race is stopped (Parc Fermé rules apply).

9.1.1 - Case A - Fewer than two laps completed by the race leader. The race will be null and void. It will restart from the original grid positions. Drivers unable to take the restart may be replaced by reserves, who will start from the back of the grid in reserve order. Gaps on the grid will not be closed up. The length of the restarted race will be determined by the race director and will take into consideration the fuel requirements of the cars.

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE VOITURES DE SPORT DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC SPORTS CAR CHAMPIONSHIP

directeur d'épreuve et prendra en considération les exigences des voitures en matière de carburant.

9.1.2 - Cas B - Plus de deux tours mais moins de 75 % de la distance de course prévue effectués par le Pilote en tête de la course Un nouveau départ de la course sera donné depuis une grille déterminée par l'ordre d'arrivée de la partie 1. Les résultats de la course seront l'ordre d'arrivée à l'issue de la partie 2. La longueur de la nouvelle course sera déterminée par le directeur d'épreuve.

9.2 - Toute course arrêtée après que le Pilote de tête a effectué 75 % de la distance de course prévue peut être considérée comme terminée à moins que le directeur d'épreuve ne juge approprié de donner un nouveau départ.

9.3 - La Voiture de Sécurité peut être déployée conformément à l'Article 2.19 de l'Annexe H de la FIA.

10 - Classement des courses

10.1 - Dans le cas d'une Compétition à course unique, les points seront attribués sur la base du résultat de cette course ; dans le cas d'une Compétition comportant deux courses, les points seront attribués sur la base du classement combiné de la Course 1 et Course 2 selon le barème de points ci-dessous.

10.2 - Le classement provisoire du Championnat doit être affiché par les organisateurs sur le panneau officiel du circuit et dans le Masters Drivers Club avant le début de chaque Compétition.

10.3 - Afin de compter pour le classement, les résultats d'une Compétition doivent comporter :

- a) un classement général de la course unique ou un classement général combinant les résultats des deux courses ;
- b) un classement par classe, ou un classement combiné des deux courses par classe, incluant les Pilotes n'ayant pas terminé la course et ceux ayant été exclus.

10.4 - Les points seront attribués par classe sur la base du classement général pour un week-end :

- Pour les classes comprenant 3 partants ou plus :

1er	9 points
2e	6 points
3e	4 points
4e	3 points
5e	2 points
6e	1 point

- Pour les classes comprenant moins de 3 partants :

1er	6 points
2e	4 points

- Pour les classes comprenant un seul partant:
1 point.

10.5 - Par partant, il faut entendre un Pilote s'étant qualifié pour et ayant pris le départ de la course. Pour être classés, les Pilotes doivent parcourir 75 % de la distance couverte par le vainqueur général.

10.6 - En cas d'ex æquo dans une course, il est attribué à chacun des Pilotes ainsi classés un nombre de points égal à la moyenne arithmétique, arrétée à la première décimale, des points correspondant aux places qu'ils auraient occupées s'ils avaient été classés à la suite les uns des autres.

10.7 - Pour les classes dans lesquelles deux Pilotes peuvent conduire la même voiture, tous les Pilotes se voient attribuer individuellement des points, selon le barème de points ci-dessus, comme s'ils étaient des Pilotes seuls. Si des Pilotes partagent plus d'une voiture dans une Compétition, ils ne peuvent marquer des points que pour la plus élevée de leurs positions d'arrivée.

10.8 - Les trophées seront remis par l'opérateur du Championnat aux trois premiers de chaque classe du Championnat lors de chaque Compétition sur la base du classement général, en partant du principe qu'il y a deux engagements ou plus pour chaque classe lors de la Compétition.

10.9 - Les horaires de la remise des prix pour chaque classe seront indiqués dans le Masters Drivers Club lors de chaque Compétition.

9.1.2 - Case B - More than two laps but less than 75% of the scheduled race distance completed by the race leader. The race will restart from a grid determined by the finishing order of part 1. The results of the race will be the finishing order at the end of part 2. The length of the restarted race will be determined by the race director.

9.2 - Any race stopped after the leader has completed 75% of the scheduled race distance may be considered to have finished, unless the race director deems it appropriate to restart.

9.3 - The Safety Car may be brought into operation in line with FIA Appendix H, Article 2.19.

10 - Race classification

10.3 - Points will be awarded for one overall race on the basis of one race at a Competition where only one race is scheduled, or by a combined classification of Race 1 and Race 2 at a Competition where two races are scheduled as per the points schedule below.

10.2 - The provisional classification of the Championship must be posted by the organisers on the official circuit notice board and in The Masters Drivers Club prior to the beginning of each Competition.

10.3 - In order to count, the results of an Competition must include:

- a) classification over one race or an overall combined over both races;
- b) a classification per class over one race or a classification per class over two races, including non-finishers and exclusions.

10.4 - Points will be awarded per class based on the overall classification for a weekend:

- For classes with 3 or more starters in the class:

1st	9 points
2nd	6 points
3rd	4 points
4th	3 points
5th	2 points
6th	1 point

- For classes with fewer than 3 starters:

1st	6 points
2nd	4 points

- For classes with 1 starter:
1 point.

10.5 - A starter is a Driver who has qualified and started in the Race. Drivers must complete 75% of the distance covered by the overall winner in order to be classified.

10.6 - Should there be a dead-heat in any race, each of the Drivers so classified is attributed a number of points equal to the arithmetical average, taken to one decimal place, of the points corresponding to the places which they would have occupied if they had been classified one after another.

10.7 - For races in which two Drivers may drive the same car, all Drivers are individually awarded points on the same basis as if they were solo drivers to the points system shown above. In the event that drivers share more than one car in a competition, they may only count points for the higher of their finishing positions.

10.8 - Trophies will be presented by the Championship operator to the 1st, 2nd and 3rd in each of the Championship classes at a Competition, based on the overall classification, assuming there are 2 or more entries for each specific class at that Competition.

10.9 - Class prize-giving times will be publicised in the Masters Drivers Club during each Competition.

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE VOITURES DE SPORT DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC SPORTS CAR CHAMPIONSHIP

11 - Classement final du Championnat

11.1 - Pour le classement final du Championnat, les résultats de toutes les Compétitions organisées seront pris en compte.

11.2 - Sera déclaré vainqueur au classement général du Championnat le Pilote ayant obtenu le plus grand nombre de points dans les conditions prévues pour ce Championnat.

11.3 - En cas d'ex æquo pour une des classes, l'avantage ira au Pilote de la voiture la plus ancienne (la Commission du Sport Automobile Historique de la FIA tranchera toute contestation).

11.4 - S'il s'avère que les voitures ont été construites la même année, les Pilotes concernés seront déclarés ex æquo.

11.5 - La FIA pourra ne pas attribuer de titre en cas d'insuffisance de performance.

12 - Conditions Générales relatives aux Pilotes / Concurrents

12.1 - Ils doivent s'assurer que leur voiture est exposée au regard des spectateurs lorsque cela est raisonnablement possible.

12.2 - Ils doivent s'assurer que leur voiture est parfaitement exposée dans la voie des stands ou à tout autre endroit et au moment précisés par le directeur d'épreuve ou l'organisateur, afin que les voitures puissent être vues lors du «bain de foule sur la voie des stands». Une dérogation à cette règle ne pourra être accordée que sur demande directe adressée à l'opérateur du Championnat ou au directeur d'épreuve. En outre, des «storyboards» doivent être affichés tout au long de la Compétition dans les stands.

12.3 - Pendant le «bain de foule sur la voie des stands» ou les heures d'accès de la presse et du public, les Pilotes doivent être présents et vêtus de leur combinaison de course ou tenue appropriée.

12.4 - Les premier, deuxième et troisième Pilotes de chaque course doivent être présents à la cérémonie de podium.

12.5 - Les premier, deuxième et troisième Pilotes dans la Classe Hulme doivent être présents à la cérémonie de podium après la Course.

12.6 - Les décalcomanies de commanditaires de la Compétition ou de course doivent être clairement affichés, mais ils ne peuvent être affichés que lors de la Compétition à laquelle ils sont liés.

12.7 - Les Pilotes / Concurrents doivent respecter la bonne réputation du Championnat et se conduire de façon à ne pas amener de discrédit au Masters Historic Racing Ltd ou à la FIA.

13 - Procédure pour la remise des récompenses sur le podium

13.1 - Il y aura deux podiums à chaque Compétition.

13.2 - Le premier podium sera dédié aux trois premiers classés. Le second podium sera dédié aux trois premières voitures d'avant 66 celles courant dans la Classe Hulme.

13.3 - Les deux podiums pourront se tenir au même moment.

Le speaker présente la cérémonie comme suit :

«- La remise des récompenses pour la manche X du Championnat Historique Masters des Voitures de Sport de la FIA.»

«- La personne qui remet les récompenses est : *nom et titre de la personne.*»

«- Troisième du classement général – de x pays, au volant de sa voiture *marque et numéro, nom du Pilote.*»

«- Deuxième du classement général – de y pays, au volant de sa voiture *marque et numéro, nom du Pilote.*»

«- Premier du classement général – de z pays, au volant de sa voiture *marque et numéro, nom du Pilote.*»

Hymne du pays du Pilote vainqueur.

Remise du Trophée au Pilote arrivé troisième.

Remise du Trophée au Pilote arrivé deuxième.

Remise du Trophée au Pilote arrivé premier.

La même procédure sera répétée pour le podium pour les trois premières voitures de la Classe Hulme.

11 - Final classification of the Championship

11.1 - For the final classification of the Championship, the results of all the Competitions that have taken place will be taken into account.

11.2 - The overall winner of the Championship will be the Driver who has scored the greatest number of points under the conditions fixed for this Championship.

11.3 - In case of a dead-heat for either class, the Driver of the older car will take precedence (the FIA Historic Motor Sport Commission will settle any disputes).

11.4 - Should the cars prove to be of the same year of construction, a tie will be declared between the Drivers concerned.

11.5 - The FIA may decline to award a title in case of insufficient performance.

12 - General Conditions for Drivers / Competitors

12.1 - They must ensure that their cars are in full view of spectators whenever reasonably possible.

12.2 - They must ensure that their car is fully on display in the pit lane or other designated area at a time specified by the race director or organiser, to allow the cars to be seen during the «Pit Lane Walkabout». This regulation may only be waived by direct application to the championship operator or race director. In addition, «story boards» must be on display in the garage area.

12.3 - During the «Pit Lane Walkabout» or other public or press access times, Drivers must be present and dressed in race overalls or appropriate apparel.

12.4 - The first, second and third Drivers in each race must attend the podium ceremony immediately after the Race.

12.5 - The first, second and third Driver in the Hulme Class in each Race must attend the podium ceremony immediately after the Race.

12.6 - Competition or race sponsors' decals must be clearly displayed on cars, but only during the Competition to which they relate.

12.7 - Drivers / Competitors must respect at all times the good standing of the Championship and conduct themselves in such a manner as not to bring Masters Historic Racing Ltd or the FIA into disrepute at any time.

13 - Podium presentation procedure

13.1 - There will be two podiums at each Competition.

13.2 - The first podium will be for the first three cars overall. The second podium will be for the first three Pre-66 cars, those competing in the Hulme Class.

13.3 - Both podiums may take place simultaneously.

The speaker announces the ceremony as:

«- The awards presentation for round X of the FIA Masters Historic Sports Car Championship.»

«- Presenting the awards is: *name and title of person.*»

«- Third place overall – from x country, driving his car *make and number, Driver's name.*»

«- Second place overall – from y country, driving his car *make and number, Driver's name.*»

«- First place overall – from z country, driving his car *make and number, Driver's name.*»

Anthem of the country of the winning Driver.

Trophy presented to the third placed Driver.

Trophy presented to the second placed Driver.

Trophy presented to the first placed Driver.

The same process will be repeated for the podium for first three cars from the Hulme Class.