

## CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE VOITURES DE SPORT DE LA FIA / 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

Ce Championnat est réservé aux pilotes.

Tous les pilotes participant au Championnat doivent être des membres du Masters Racing Club ayant acquitté leur cotisation. Les inscriptions au Championnat seront acceptées à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013.

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 homologuée et à l'Annexe K, mais pour lesquelles les documents PTH sont encore manquants. Toute voiture acceptée sur cette base apparaîtra dans une classe «Invitation» et ne pourra pas marquer de points. Une même voiture ne peut être acceptée plus de deux fois au titre de cette condition exceptionnelle pendant la durée du Championnat.

Tous les pilotes, concurrents et officiels participant au Championnat s'engagent, en leur nom, celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions, complétées ou modifiées, du Code Sportif International de la FIA «le Code» et de ses Annexes, y compris l'Annexe K, les Prescriptions Générales applicables à tous les Championnats, Challenges, Trophées et Coupes de la FIA et à leurs Epreuves qualificatives courues sur circuits «les Prescriptions Générales» et le présent Règlement Sportif.

Le Championnat et chacune de ses épreuves sont régis par la FIA conformément au présent Règlement. Par épreuve, on entend toute épreuve du Championnat inscrite au Calendrier Sportif International de la FIA.

Chaque organisateur d'épreuve, via son ASN, doit fournir à la FIA les informations indiquées dans le Règlement Particulier standard, au moins en anglais, au plus tard 2 (deux) mois avant l'épreuve, ainsi qu'un programme détaillé et une copie de son certificat d'assurance responsabilité civile couvrant l'intégralité de l'épreuve. Un numéro de visa sera alors émis par la FIA pour l'épreuve concernée, sur la base de ces documents.

Lors des vérifications techniques de chaque épreuve, un Passeport Technique Historique de la FIA («PTH»), en cours de validité, doit être fourni par le concurrent pour chaque voiture engagée ; chaque formulaire d'engagement pour une épreuve sera obligatoirement accompagné d'une photocopie couleur de la première page du PTH.

### 2 - Voitures admissibles et classes

#### 2.1 Voitures admissibles

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.

#### Moteurs :

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.

Tous les moteurs Chevrolet de la classe Rodríguez doivent être équipés d'un bloc en acier et avoir une cylindrée maximale de 5000 cm<sup>3</sup>, à l'exception des Lola T70 Coupé de spécification 1967/1968 (ces voitures doivent courir dans une spécification homologuée FIA complètement

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

This Championship is reserved for drivers.

All drivers in the Championship must be fully paid up current members of the Masters Racing Club. Championship registration will be accepted from 1 January 2013.

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 homologated specification and Appendix K, but have yet to acquire FIA HTP papers. Any car that is accepted to race on this basis will be shown in an 'Invitation' Class and will not be eligible to score points, and the same car cannot be accepted more than twice under this exceptional condition in the course of the Championship.

All drivers, competitors and officials participating in the Championship undertake, on behalf of themselves, their employees and their agents, to observe all the provisions, as supplemented or amended, of the FIA International Sporting Code «the Code» and its Appendices, including Appendix K, the General Prescriptions applicable to all FIA Championships, Challenges, Trophies and Cups and to their qualifying Events run on Circuits «the General Prescriptions», and the present Sporting Regulations.

The Championship and each of its events are governed by the FIA in accordance with the Regulations. Event means any event registered on the FIA International Sporting Calendar as forming part of the Championship.

Each event organiser, via its ASN, shall supply the information set out in the standard Supplementary Regulations to the FIA, at least in English, no later than 2 (two) months before the event, together with the detailed timetable and a copy of its Civil Liability insurance certificate covering the entire event. A visa number will then be issued by the FIA for the event concerned, based on these documents.

A valid FIA Historic Technical Passport («HTP») must be provided by the competitor for each car entered, and produced at scrutineering for each event; each entry form for an event must mandatorily be accompanied by a colour photocopy of the first page of the HTP.

### 2 - Eligible cars and classes

#### 2.1 Eligible cars

Individual cars of a type which have International History and were built between 1962 and 1974 to the appropriate Sports Car, Sports Prototype or Group 4 GT regulations in force in the year of the car's manufacture or participation in international competition.

#### Engines:

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.

All Chevrolet engines in the Rodríguez class must have steel blocks and a maximum capacity of 5000 cc, with the exception of 1967/1968 specification (these cars must run in full 'early' FIA homologated specification) Lola T70 Coupes, which may run with a Chevrolet engine

**CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE VOITURES DE SPORT DE LA FIA /  
FIA MASTERS HISTORIC SPORTS CAR CHAMPIONSHIP**

d'époque) qui peuvent courir avec un moteur Chevrolet d'une cylindrée de 5700 cm<sup>3</sup>.

capacity of 5700 cc.

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

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

Les voitures admissibles utilisant les moteurs Cosworth DFV doivent être équipées d'un limiteur de régime réglé à 9000 t/min.

Eligible cars with Cosworth DFV engines must be restricted to a rev limit of 9000 rpm.

Les moteurs Cosworth FVC doivent être équipés d'un bloc en acier et avoir une cylindrée maximale de 1850 cm<sup>3</sup>, ce qui permet un réalésage de la taille d'origine du bloc de 1790 cm<sup>3</sup>. La course d'origine doit demeurer la même – les moteurs à course réduite sont interdits.

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

Les moteurs BMW d'une cylindrée inférieure à 2000 cm<sup>3</sup> doivent être de spécification M10 ou antérieure.

BMW engines below 2000 cc are defined as being to M10 specification or earlier.

Les dérivés McLaren M1C et M1 de la classe Rodriguez ne peuvent courir qu'avec une cylindrée maximale de 5000 cm<sup>3</sup>. Les McLaren M1A et M1B ne sont admises dans la classe Hulme qu'avec un moteur d'une cylindrée de 5700 cm<sup>3</sup>.

McLaren M1Cs and M1 derivatives in the Rodriguez class may only race with a maximum engine capacity of 5000 cc. McLaren M1A and M1B are only eligible for the Hulme class with a 5700 cc engine.

Les Chevron B16 peuvent courir uniquement dans la classe Siffert.

Chevron B16s may compete solely in the Siffert class.

Les voitures Prototypes «Winged» courant dans la Classe Marko, réputées d'une génération ultérieure, doivent emporter un lest de manière à garantir qu'elles ont un poids minimum de 600 kg. Tout lest obligatoire doit être solidement fixé conformément à l'Annexe IX de l'Annexe K de la FIA, Article 16.

'Winged' Prototype cars running in the Marko Class, deemed to be of a later generation, must carry ballast to ensure they weigh a minimum of 600 kg. Any required ballast must be securely fitted in line with FIA Appendix K, Appendix IX, Article 16.

**Répliques de voitures :**

Les répliques de voitures construites à l'origine en usine par Lola, Chevron et Crossle ainsi que toutes les autres répliques de voitures construites selon une conception d'origine devront emporter un poids de 50 kg en complément du poids homologué requis. Ce lest doit être boulonné au châssis de manière adaptée et sûre. Il doit être solidement fixé dans le compartiment pilote, conformément à l'Annexe IX, Article 16, de l'Annexe K. Les voitures peuvent être soumises à des vérifications techniques et pesées après une course ou une séance d'essais. Il n'y aura pas d'exception pour tout ajout de carburant ou de fluides.

**Replica cars:**

Original «factory built» replica (continuation) cars from Lola, Chevron and Crossle and any other original design replica cars will be required to carry an extra 50 kg over their homologated weight requirements, safely and suitably bolted to the chassis. Such weight must be securely affixed within the driver compartment, in compliance with Appendix IX, Article 16 of Appendix K. Cars may be checked and weighed after any race or practice session. There will be no exception for any topping up of any fuel or fluids.

**Tests de Condition :**

Les voitures utilisant des moteurs d'une cylindrée supérieure à 2000 cm<sup>3</sup> 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) et les certificats relatifs à ces Tests de Condition doivent être disponibles pour vérification à toute épreuve.

**Condition Testing:**

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

Tous les systèmes de carburant doivent être conformes aux exigences stipulées à l'Annexe K de la FIA, Article 5.5.

All fuel systems must comply with the requirements stipulated in FIA Appendix K, Article 5.5.

**2.2 Classes**

Classe Barth	Sports Prototypes et GT < 2000 cm <sup>3</sup> d'avant 1966
Classe Hulme	Sports Prototypes et GT < 5700 cm <sup>3</sup> d'avant 1966
Classe Bonnier	Sports Prototypes et GT < 2000 cm <sup>3</sup> d'avant 1971
Classe Rodriguez	Sports Prototypes et GT > 2000 cm <sup>3</sup> d'avant 1971
Class Siffert	Sports Prototypes < 2000 cm <sup>3</sup> construits avant le 31/12/74
Class Marko	Sports Prototypes Ouverts courant sur invitation < 2000 cm <sup>3</sup> construits avant le 31/12/74
Classe Pescarolo	Sports Prototypes et GT courant sur invitation > 2000 cm <sup>3</sup> construits avant le 31/12/74

**2.2 Classes**

Barth class	Pre-1966 Sports Prototypes and GT cars under 2000 cc
Hulme class	Pre-1966 Sports Prototypes and GT cars under 5700 cc
Bonnier class	Pre-1971 Sports Prototypes and GT cars under 2000 cc
Rodriguez class	Pre-1971 Sports Prototypes and GT cars over 2000 cc
Siffert class	Sports Prototypes under 2000 cc, built prior to 31/12/74
Marko class	Invited Open Sports Prototypes under 2000 cc, built prior to 31/12/74
Pescarolo class	Invited Sports Prototypes and GT cars over 2000 cc, built prior to 31/12/74

**3 - Calendrier des épreuves**

Il y aura un maximum de 9 épreuves possibles comptant pour le Championnat. Les épreuves pourront comprendre deux courses par week-end de course, ou une course plus longue. Il n'y aura pas plus de 3 épreuves par pays. Si, à l'issue de ce Championnat, 60% des épreuves n'ont pas été disputées, la FIA pourra refuser de décerner le Titre.

**3 - Calendar of events**

There will be a maximum of 9 possible events counting towards the Championship. Events may comprise two races per race weekend, or one longer race. There will be no more than 3 events in any one country. If, at the outcome of this Championship, 60% of the events have not been disputed, the FIA may refuse to award the title.

**CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE VOITURES DE SPORT DE LA FIA /  
FIA MASTERS HISTORIC SPORTS CAR CHAMPIONSHIP**

Le calendrier proposé pour le Championnat 2013 est le suivant :

**Manche**

1	13-14 avril 2013	Circuit de Catalunya, Espagne
2	26-27 mai 2013	Brands Hatch GP, Royaume-Uni
3	14-16 juin 2013	Dijon-Prenois, France
4	26-28 juillet 2013	Silverstone GP, Royaume-Uni
5	9-11 août 2013	Nürburgring, Allemagne
6	30 août-1er sept. 2013	Zandvoort, Pays-Bas
7	20-22 septembre 2013	Spa-Francorchamps, Belgique
8	11-13 octobre 2013	Jerez, Espagne

**4 - Caractéristiques des épreuves**

La distance parcourue pour chaque course sera de 50 km au minimum. Lors d'un meeting, les concurrents peuvent se voir proposer une course d'une durée minimum de 50 minutes, ou deux courses d'une durée minimum de 30 minutes chacune.

Toutes les voitures en compétition pourront participer à au moins une séance d'essais de 30 minutes lors de laquelle les deux pilotes (dans le cas où 2 pilotes courent avec la même voiture lors de l'épreuve) doivent effectuer un nombre de tours d'essais suffisant pour démontrer au directeur de l'épreuve que les deux pilotes disposent des compétences requises.

Pour chaque course du Championnat, le propriétaire/pilote désigné doit parcourir au moins 50% de la distance prévue (quand il s'agit d'une course dont la longueur est définie par un nombre de tours) ou au moins 50% du temps de course prévu (quand il s'agit d'une course dont la longueur est définie par une durée). La «propriété» doit être définie sur le formulaire d'inscription de l'opérateur du Championnat et sera supervisée par le bureau de l'opérateur du Championnat. Un document écrit attestant la propriété de la voiture au nom du propriétaire désigné en tant que pilote principal pourra être exigé.

Dans le cas d'un week-end comptant deux courses, la grille de la Course 1 sera toujours basée sur le tour le plus rapide établi par la voiture, qu'elle soit conduite par l'un ou l'autre des pilotes de 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 du classement obtenu à la Course 1. Tout non-partant de la Course 1 sera autorisé à prendre le départ de la Course 2 à l'appréciation du directeur d'épreuve.

Pour un week-end de deux courses, conformément à l'Article 16(b) du CSI, les résultats de la course seront basés sur le classement combiné de la Course 1 et de la Course 2. Les contrôles techniques complets post-épreuve ne pourront être effectués tant que la Course 2 n'est pas terminée. Toutefois des vérifications techniques non intrusives pourront avoir lieu tandis que les voitures demeurent en conditions de Parc Fermé après la Course 1 de l'épreuve.

Lors des qualifications, seules les voitures engagées pour la course correspondante seront admises sur la piste. Toutes les voitures d'une même classe effectueront leurs essais lors de la même séance.

**Briefings des pilotes :**

Les briefings des pilotes sont obligatoires sur toutes les épreuves. Les organisateurs informeront les pilotes de l'heure et de l'emplacement des briefings nécessaires dans les instructions finales propres à l'épreuve («Final Event Instructions») envoyées avant l'épreuve. Les commissaires sportifs se réservent le droit d'imposer une amende de 125 € en cas de non-participation à un briefing des pilotes.

**Arrêts aux stands :**

Pour les courses de moins de 30 minutes, des arrêts aux stands ne seront pas requis. Pour les courses de plus de 40 minutes, un arrêt aux stands obligatoire sera prévu dans le format de la course.

Lors d'une course avec arrêt aux stands, chaque voiture devra s'arrêter pendant une durée standard d'une minute. Les moteurs pourront continuer de tourner. Les sangles de sécurité ne pourront être détachées que lorsque la voiture sera complètement immobilisée, et elles devront être solidement rattachées avant que la voiture ne reparte.

Pour chaque épreuve, la durée d'un arrêt aux stands sera calculée en prenant en considération le temps mis pour parcourir la voie des stands à la vitesse maximale imposée dans la voie des stands, plus l'arrêt d'une minute. Chaque arrêt aux stands commence au moment où la

The proposed calendar for the 2013 Championship is as follows:

**Round**

1	13-14 April 2013	Circuit de Catalunya, ES
2	26-27 May 2013	Brands Hatch GP, UK
3	14-16 June 2013	Dijon-Prenois, France
4	26-28 July 2013	Silverstone GP, UK
5	9-11 August 2013	Nurburgring, Germany
6	30 Aug-1 Sept 2013	Zandvoort, Holland
7	20-22 September 2013	Spa-Francorchamps, Belgium
8	11-13 October 2013	Jerez, Spain

**4 - Characteristics of the events**

The distance of each race will be no less than 50 km. Over a meeting, competitors may be offered one race of a minimum duration of 50 minutes, or two shorter races over an event, of a minimum duration of 30 minutes each.

All competing cars shall have the opportunity for a minimum of one 30-minute practice session during which both drivers (where 2 drivers will race the same car at that event) must complete a sufficient number of practice laps to satisfy the race director of both drivers' competence.

In each Championship race the nominated owner/driver must complete a minimum of 50% of each race distance (where the race is a scheduled number of laps) or a minimum of 50% of each race duration (where the race is a scheduled time duration). Failure to comply may lead the stewards to disregard the car for the purposes of Championship points allocation from the race. 'Ownership' must be defined on the Championship operator's registration form, and will be supervised by the Championship operator's office. Written proof of car ownership in the name of the nominated owner as principal driver may be required.

In the case of a two-race weekend, the grid for Race 1 will always be based on the fastest lap set by the car, whether driven by one or other driver of a two-driver team. The grid for Race 2 is formed from the classification of Race 1, and retirements from Race 1 shall take their places at the rear of the grid for Race 2 in the order of the classification of Race 1. Any DNS from Race 1 shall be permitted to start Race 2 at the discretion of the race director.

For a two-race weekend, in compliance with Article 16(b) of the ISC, the race result will be based on the joint classification of both Race 1 and Race 2. Full post-Event Technical Checks may not be carried out until the completion of Race 2, however non-intrusive technical checks may take place while cars remain under Parc Fermé conditions following Race 1 of the event.

During qualifying, only cars entered for that race shall be admitted onto the track. All cars of the same class shall practise in the same session.

**Drivers' briefings:**

Drivers' briefings are compulsory at all events attended. Organisers will notify drivers of the time and locations of the necessary briefings in the Final Event Instructions sent out prior to the event. The stewards reserve the right to charge a fine of €125 for failure to attend a drivers' briefing.

**Pit Stops:**

For races less than 30 minutes long, pit stops will not be required. For races more than 40 minutes long, a compulsory pit stop will form part of that race format.

During any race with a pit stop, each car will be required to remain stationary for a standard duration of one minute. Engines may remain running. Seat belts must not be unfastened until a car is completely stationary, and must be securely fastened before moving off.

The duration of a pit stop will be calculated for each event and will be based on the time it takes a car to pass through the pit lane at the mandatory pit lane speed limit, plus the one-minute stationary stop. Each car's pit stop will begin as the car triggers the timing loop at the pit lane

**CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE VOITURES DE SPORT DE LA FIA /  
FIA MASTERS HISTORIC SPORTS CAR CHAMPIONSHIP**

voiture déclenche la boucle de chronométrage d'entrée des stands. L'arrêt est considéré terminé lorsque la voiture déclenche la boucle de chronométrage de sortie des stands.

Avant le début du meeting, le temps requis pour l'arrêt aux stands sera notifié à tous les concurrents dans le bulletin du championnat, la durée de l'arrêt aux stands pour l'épreuve en question leur sera également communiquée lors du briefing des pilotes.

La fenêtre d'arrêt aux stands pour une course sera également notifiée dans les instructions finales propres à l'épreuve («Final Event Instructions»), sur le panneau d'affichage officiel et durant les briefings des pilotes.

**Exigences relatives aux circuits :**

Les Licences de piste devront être au moins du Degré 2 de la FIA.

Pour chaque épreuve, la FIA désignera :

- le président du collège des commissaires sportifs.
- un délégué technique.

Le directeur d'épreuve doit être approuvé par la FIA. La FIA pourra également nommer un observateur, un délégué médical et/ou un délégué sécurité.

**Rôle du directeur de l'épreuve :**

Le directeur de course travaillera en liaison permanente avec le directeur de l'épreuve. Le directeur de l'épreuve 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 de l'épreuve :

- a) contrôler le déroulement des essais et de la course, le respect de l'horaire et, s'il le juge nécessaire, soumettre toute proposition aux commissaires sportifs pour modifier les horaires conformément au Code et au Règlement Sportif,
- b) arrêter toute voiture conformément au Code ou au Règlement Sportif,
- c) arrêter le déroulement des essais ou de la course conformément au Règlement Sportif s'il estime leur poursuite dangereuse et assurer que le nouveau départ s'effectue conformément à la procédure,
- d) la procédure de départ.

A chaque épreuve, des dispositions doivent être prises pour que toutes les voitures soient placées dans des garages situés dans les stands ou dans tout autre endroit approprié couvert et sûr.

Si le nombre d'engagements reçu dépasse le nombre des voitures autorisées à courir sur la piste, les organisateurs pourront décider de diviser l'épreuve en deux étapes. Mais une même classe ne doit jamais être divisée en plus d'une course. Dans le cas où il y aurait un nombre trop élevé de voitures engagées pour une classe, les engagements dans les courses doivent être sélectionnés sur la base des temps aux essais.

Si le nombre d'engagements dans une course est excédentaire de plus de 20% sur un circuit où il est impossible d'organiser une seconde course, les organisateurs doivent contacter le secrétariat pour veiller à ce que la priorité d'engagement soit donnée aux concurrents ayant déjà marqué des points ou ayant soutenu le Championnat en une occasion ou plus au cours de la saison.

Excepté à des fins de chronométrage, les communications radio entre les voitures et les stands sont interdites.

Dans des circonstances exceptionnelles, le directeur de course et l'observateur FIA peuvent choisir de modifier le présent règlement avant que le règlement particulier ne soit approuvé.

Toutes les voitures doivent être présentées aux vérifications techniques de chaque épreuve 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 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.

À des fins de clarification, toute pénalité en temps infligée peut être

entry. The stop is considered to be complete when the car triggers the timing loop at the pit lane exit.

Before the start of the meeting all competitors will be notified of the required elapsed time for the pit stop by way of a championship bulletin, and will also be notified of the pit stop duration for that event at the Drivers' Briefing.

The pit stop window for a race will also be notified in the Final Event Instructions, on the official notice board and during the drivers' briefings.

**Track Requirements:**

Track Licences must be at least FIA Grade 2.

For each event, the FIA will appoint:

- the chairman of the stewards' panel.
- a technical delegate.

The race director must be approved by the FIA. The FIA may also appoint an observer, a medical delegate and/or a safety delegate.

**Role of the race director:**

The clerk of the course shall work in permanent consultation with the race director. The race director shall have overriding authority in the following matters and the clerk of the course may give orders in respect of them only with his express agreement:

- a) the control of practice and the race, adherence to the timetable and, if he deems it necessary, the making 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 or the race in accordance with the Sporting Regulations if he deems it unsafe to continue and ensuring that the correct restart procedure is carried out,
- d) the starting procedure.

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

If entries are received for more cars than are permitted to race on the track, the organisers may elect to run the event in two stages. However, a class must never be split over more than one race. Should there be too many cars entered for a class, race entries must be selected on the basis of practice times.

In the event of any race being oversubscribed by more than 20% at a circuit where there is no possibility of running a second race, organisers must liaise with the secretariat to ensure that priority of entry is given to competitors who have already scored points or who have supported the Championship on one or more occasions during the course of the season.

Except for time-keeping purposes, radio communications between cars and pits are forbidden.

In exceptional circumstances, the race director and FIA observer may elect to change the present regulations before the supplementary regulations are approved.

All cars must be presented for scrutineering at each event 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 competitor. Competitors must supply the unique serial number shown on the transponder to the Championship operator at the time of entry application.

For the purpose of clarification, any time penalty imposed may be applied

**CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE VOITURES DE SPORT DE LA FIA /  
FIA MASTERS HISTORIC SPORTS CAR CHAMPIONSHIP**

appliquée sous trois formes différentes :

1) L'ajout de temps au temps de course écoulé;

2) L'imposition d'une pénalité de passage par la voie des stands, auquel cas le pilote doit entrer dans la voie des stands et rejoindre la course sans s'arrêter;

3) L'imposition d'une pénalité en temps de 10 secondes («stop & go»), auquel cas le pilote devra entrer dans la voie des stands, s'arrêter dans la zone désignée pendant au moins dix secondes et ensuite reprendre la course.

Si une des pénalités 2 ou 3 ci-dessus est infligée au cours des 10 dernières minutes, ou après la fin d'une course, le pilote ne doit pas entrer dans la voie des stands mais 20 secondes seront ajoutées au temps de course écoulé du pilote concerné dans le cas 2) ci-dessus et 30 secondes dans le cas 3).

Au cas où les commissaires sportifs décideraient d'imposer une des pénalités prévues en 2) ou 3) ci-dessus, la procédure suivante sera appliquée :

a) Les commissaires sportifs notifieront par écrit au concurrent concerné la pénalité qui lui a été imposée.

b) À partir du moment où la décision des commissaires sportifs est notifiée au concurrent, le pilote concerné ne peut franchir la Ligne sur la piste plus de deux fois avant d'entrer dans la voie des stands et, dans le cas d'une pénalité relevant du point 3) ci-dessus, de se rendre dans la zone désignée où il devra rester pendant la durée de la pénalité.

Toutefois, sauf si le pilote se trouvait déjà à l'entrée des stands pour effectuer sa pénalité, il ne pourra pas l'effectuer après le déploiement de la voiture de sécurité. Le nombre de fois que le pilote franchit la Ligne derrière la voiture de sécurité sera ajouté au nombre de fois maximum qu'il peut franchir la Ligne sur la piste.

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 écoulée la pénalité en temps.

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

d) Tout non-respect ou toute violation de ces exigences pourra entraîner l'exclusion de la voiture.

Dans des circonstances exceptionnelles, le directeur de course et le président du collège des commissaires sportifs désigné par la FIA peuvent choisir de modifier le présent règlement avant que le règlement particulier ne soit approuvé.

## 5 - Licences

Les pilotes et les concurrents doivent être détenteurs d'une Licence de compétition sur circuit de Degré C ou H1 minimum valable pour l'année 2013 et délivrée par une ASN affiliée à la FIA.

Pour pouvoir participer à une épreuve, tout pilote doit être en possession de l'autorisation préalable accordée par cette ASN si cette dernière n'est pas l'ASN organisant l'épreuve (Article 70 du Code).

## 6 - Engagements

Les pilotes ne peuvent engager à titre officiel qu'une seule voiture. Ils peuvent cependant désigner une voiture de réserve. Cette dernière ne pourra être utilisée que 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 en Course 1 ou Course 2, son pilote devra avoir effectué à son volant au minimum trois tours de piste lors des essais libres ou qualificatifs de l'épreuve. Si la voiture originale 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 en fonction de sa place obtenue en Course 1. Si la voiture originale 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.

## Formulaires d'engagement :

La date de clôture des engagements pour chaque épreuve ne sera pas fixée plus de 28 jours avant l'épreuve.

in three different forms:

1) The addition of time to the elapsed race time;

2) The imposition of a drive through penalty, in which event the driver must enter the pit lane and re-join the race without stopping;

3) The imposition of a 10 second time penalty (stop go), in which event the driver must enter the pit lane, stop at the designated area for at least ten seconds and then re-join the race.

If either of the penalties referred to above numbered 2 and 3 are imposed during the last 10 minutes or after the end of a race, the driver need not enter the pit lane but 20 seconds will be added to the elapsed race time of the driver concerned in the case of 2) above and 30 seconds in the case of 3).

Should the stewards decide to impose either of the penalties referred to above numbered 2) or 3), the following procedure will be followed:

a) The stewards will give written notification of the penalty which has been imposed to the competitor concerned.

b) From the time the stewards' decision is notified to the competitor the relevant driver may cross the Line on the track no more than twice before entering the pit lane and, in the case of a penalty under 3) above, proceeding to the designated area where the driver shall remain for the period of the time penalty.

However, unless the driver was already in the pit entry for the purpose of serving his penalty, the driver may not carry out the penalty after the safety car has been deployed. The number of times the driver crosses the Line behind the safety car will be added to the maximum number of times he may cross the Line on the track.

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 time penalty period has elapsed.

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

d) Any breach or failure to comply with these requirements, may result in the car being excluded.

In exceptional circumstances, the race director and FIA appointed chairman of the stewards may elect to change the present regulations before the supplementary regulations are approved.

## 5 - Licences

Drivers and competitors must be in a possession of a circuit competition Licence of at least Grade C or H1, valid for 2013 and issued by an ASN affiliated to the FIA.

In order to participate in an event, a driver must hold the authorisation previously granted by that ASN if it is not the one that is organising the event (Article 70 of the Code).

## 6 - Entries

A driver may only enter one car as his official entry. He may, however, nominate a reserve car. A reserve car may only be used 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 Race 1 or Race 2, its driver must have driven it round at least three laps of the track during the free practice or qualifying sessions of the event. 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 from the position set by the classification of Race 1. 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.

## Entry forms:

The closing date for entries for each event shall be no more than 28 days prior to that event.

CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE VOITURES DE SPORT DE LA FIA /  
FIA MASTERS HISTORIC SPORTS CAR CHAMPIONSHIP

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.

**Remboursements :**

Les droits d'engagement versés pour une épreuve pourront être remboursés aux concurrents et pilotes de réserve qui en font la demande auprès du bureau de l'opérateur du Championnat 14 jours avant l'épreuve concernée. Il ne sera procédé à aucun remboursement après cette date.

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@themastersseries.com

**7 - Vérifications techniques et Parc Fermé**

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

A la fin de chaque séance d'essais chronométrés et à la fin de toute course, toutes les voitures ayant franchi la ligne d'arrivée seront conduites sous la supervision des officiels de l'épreuve dans un Parc Fermé 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 commissaires de piste et commissaires techniques qui, dès que cela sera possible, conduiront la voiture au Parc Fermé. Les voitures n'ayant pas été placées dans le Parc Fermé ne seront pas classées.

Le Parc Fermé doit être régi conformément au Code, Article 42b.

**Carburant :**

Conformément à l'Annexe J de la FIA, Article 252.9, les voitures peuvent utiliser du carburant de spécification FIA AA Oil R5SR (100 RON/91MON).

Les concurrents doivent veiller à ce qu'un échantillon de carburant de trois litres puisse être prélevé de la voiture à tout moment pendant l'épreuve.

**Ravitaillement :**

Le ravitaillement est autorisé uniquement s'il est indiqué préalablement dans le Règlement Particulier ou les Instructions finales propres à chaque épreuve.

Si le ravitaillement est autorisé sur une épreuve, 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.

Tout personnel ravitaillant le véhicule ou en stand-by muni 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.

Les concurrents prévoyant de ravitailler pendant une course doivent avertir par écrit et à l'avance les organisateurs et, pour des raisons de sécurité, les commissaires techniques de l'épreuve devront contrôler l'équipement de ravitaillement avant son utilisation.

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.

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

**Capacité du réservoir :**

La capacité du réservoir doit être conforme à l'homologation FIA pour ce

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 dealt with.

**Refunds:**

Individual refunds for Race Entry Fees may be offered to competitors and reserves who notify the Championship operator's office 14 days prior to that event. No refund will be payable after this time.

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@themastersseries.com

**7 - Scrutineering and Parc Fermé**

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

At the end of each timed practice session and at the end of any race, all cars that have crossed the finish line shall be taken under the supervision of the officials of the event to a Parc Fermé, where they shall remain until at least 30 minutes after the posting of the provisional results or until the stewards of the event order their release. Any classified car which is unable to cross the line and/or 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 marshals and scrutineers, who shall at the first convenient moment remove the car to the Parc Fermé. Cars which have not been put in the Parc Fermé shall not be classified.

The Parc Fermé must be kept in accordance with the Code, Article 42b.

**Fuel:**

In accordance with FIA Appendix J, Article 252.9, cars may use AA Oil R5SR (100 RON/91MON) FIA Specification race fuel.

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

**Refuelling:**

Refuelling is permitted only if pre-notified in the Supplementary Regulations or Final Instructions for any event.

If refuelling is permitted at an event, it must be carried out using either:

- a) a chrun 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.

Any personnel refuelling the vehicle or on standby with a fire extinguisher during a pit stop must wear a safety suit to FIA 8856-2000 standard with balaclava and gloves. Refuelling personnel must wear goggles.

Competitors planning to refuel during a race must advise the organisers in writing in advance and on the grounds safety event scrutineers will be required to check refuelling equipment prior to use.

When refuelling couplings are attached to the car, the engine must be stopped, its doors must be closed and nobody can be inside it.

Throughout refuelling it is mandatory for one team member (the fireperson), with an extinguisher (minimum capacity 5 kg) ready to work, to be beside the car.

**Fuel Tank Capacity:**

Fuel tank capacity must comply with the FIA homologation for that type

type de voiture.

#### Garde au sol :

Toutes les voitures doivent être soumises à un simple test de garde au sol destiné à vérifier que la garde au sol minimale de 40 mm est respectée à tout moment durant chaque épreuve, y compris lorsque le pilote est assis, immobile dans la voiture, carburant et fluides prêts pour la course. Les essais de conformité, dans le cadre desquels il doit être possible de faire passer un bloc de 40 mm de hauteur sous la voiture depuis n'importe quel côté, peuvent avoir lieu à tout moment de l'épreuve.

#### Pneus :

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

A chaque classe correspondent des exigences spécifiques :

Classe	Temps sec	Pluie
Barth, Hulme	Dunlop L ou mélange M 204	Avon CR66ZZ/Sport
Bonnier, Rodriguez	mélange Dunlop CR65/82 Post Historique 484	pneus pluie Avon avec sculpture Historique (mélange A15)
Siffert, Marko		
Pescarolo		

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

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

Toutes les Chevron post-B8 peuvent être chaussées de pneus Dunlop C65 à profil bas, mais ils seront alors soumis 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.

#### Systèmes de retenue de la tête :

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

#### Accessoires aérodynamiques :

Les accessoires aérodynamiques doivent être utilisés conformément à l'Article 6.14 de l'Annexe K de la FIA.

#### Arceaux de sécurité :

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, Article 5.13.

#### Acquisition de données :

L'acquisition des données moteur uniquement est autorisée sur les voitures pour permettre un contrôle plus étroit des paramètres de gestion du moteur (régime, pression d'huile, température de l'huile, température de l'eau et pression de carburant).

Aucun ordinateur portable ou autre ordinateur ne peut être utilisé par les équipes dans la voie des stands, sur le mur des stands ou dans les garages une fois que les voitures ont été soumises aux vérifications techniques pour un week-end de course. Tout système monté à des fins d'essais doit être doté d'une carte de données amovible, ou dispositif similaire, afin d'éliminer de manière indéniable l'utilisation d'ordinateurs.

Aucune forme d'enregistrement pilote/châssis ne peut être utilisée, que ce soit pour l'acquisition d'informations techniques depuis la voiture ou à d'autres fins, à tout moment ou dans toute partie d'une épreuve officielle, lors d'essais officiels, des qualifications ou de la course.

of car.

#### Ground Clearance:

All cars must pass a simple ground clearance test to show a minimum ride height of 40 mm at all times during every event, including when the driver is seated, stationary in the car, with fuel and fluids, ready to race. Compliance testing, in which it must be possible to pass a block 40 mm in height underneath the car from any side, may take place at any time during the event.

#### Tyres:

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

Specific classes have specific tyre requirements:

Class	Dry	Wet
Barth, Hulme	Dunlop L or M 204 compound	Avon CR66ZZ/Sport
Bonnier, Rodriguez	Dunlop CR65/82 Post Historic 484 Compound	Avon wets with Historic tread pattern (A15 compound)
Siffert, Marko		
Pescarolo		

Avon wets are included for genuine wet use only (as notified by the race director) and must have a minimum tread depth of 3 mm at the beginning of the race.

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

All post-B8 model Chevrons may choose to run low profile Dunlop C65 tyres, but will then be subject to the following weight penalties:

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

#### Head Restraint Systems:

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

#### Aerodynamic Aids:

Aerodynamic aids must be used as per FIA Appendix K, Article 6.14.

#### Roll-over bars:

With the exception of 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 Appendix K, Article 5.13.

#### Data Acquisition:

Cars may use engine-only data acquisition to allow the closer monitoring of engine management parameters (rpm, oil pressure, oil temperature, water temperature and fuel pressure).

No form of laptop, or other computer, may be used by teams in the pit lane, on the pit wall or in the garages once the cars have been scrutineered for a race weekend. It is required that any system fitted for testing purposes has a removable data card, or similar device, to demonstrably eliminate such use of computers.

No form of driver/chassis logging may be used, whether to acquire technical information from the car or for other purposes, at any time or in any part of an official event, in official practice, qualifying or racing.

CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE VOITURES DE SPORT DE LA FIA /  
FIA MASTERS HISTORIC SPORTS CAR CHAMPIONSHIP

Toutes les équipes doivent pouvoir démontrer au délégué technique que les dispositifs d'enregistrement pilote/châssis, capteurs de roues et systèmes GPS y compris, ont été complètement déconnectés au début du week-end de course.

Les volants de direction ne doivent pas utiliser de technologie électronique intégrée post-période.

### 8 - Procédure de départ

Toutes les épreuves seront à départ lancé.

Le signal de départ sera donné au moyen de feux. 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.

La voie des stands sera ouverte au moment où est montré le panneau indiquant dix minutes avant le départ de la course 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.

Toute voiture entrant dans les stands après un tour de reconnaissance ou qui se trouve toujours dans les stands lorsqu'est fermée la voie des stands pourra prendre le départ depuis les stands, mais seulement sous la direction des commissaires de piste. Elle ne pourra être conduite à la sortie des stands qu'avec le pilote au volant. Si la sortie des stands est située juste derrière la Ligne, les voitures pourront rejoindre la course une fois que l'ensemble du plateau aura passé la sortie de la voie des stands lors de son premier tour de course. Si la sortie des stands se trouve juste devant la Ligne, les voitures pourront rejoindre la course dès que l'ensemble du plateau aura traversé la Ligne après le départ.

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

- Panneau cinq minutes : début du compte à rebours (plus aucun changement de pneus sur la grille ne peut être entrepris après la présentation de ce panneau).
- Panneau trois minutes.
- Panneau une minute : les moteurs seront démarrés, les pilotes assis dans leur voiture. Le personnel technique des équipes devra ensuite quitter la grille.
- Panneau trente secondes : 30 secondes après ce panneau, un drapeau 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, le pilote de tête en pole position. Il est interdit d'effectuer des essais de départ pendant le tour de formation et les voitures doivent rester en formation aussi serrée que possible. Les dépassements sont autorisés uniquement pour maintenir la formation.

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 commissaires de piste. La voiture pourra ensuite commencer son tour de formation, sans toutefois dépasser toute autre voiture en mouvement. 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.

Les voitures seront précédées d'une «Voiture-Pilote» et suivies d'une «Voiture d'intervention». A la fin du tour de formation (ou, le cas échéant, à la fin du dernier tour de formation), la voiture-pilote se retirera devant la Ligne et à ce moment, la voiture qui a obtenu la pole position doit rouler à la même vitesse et les autres voitures doivent maintenir leur position jusqu'au signal de départ. Dès l'extinction des feux, les voitures pourront accélérer, mais ne pourront pas dépasser tant qu'elles n'auront pas franchi la Ligne.

À 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

All teams must prove to the technical delegate that any driver/chassis logging equipment, including wheel sensors and GPS devices, has been fully disconnected at the start of a race weekend.

Steering wheels must not employ built-in post-period electronic technology.

### 8 - Starting procedure

All events shall have rolling starts.

The starting signal will be given by means of lights. During 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.

The pit lane will open at the time of showing of the board signalling ten minutes before the start of the race and close at the showing of the Five-minute board marking the start of the countdown 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.

Any car which enters the pits after a reconnaissance lap or which is still in the pits when they close may 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.

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. These boards will be accompanied by an audible warning and will have the following meanings:

- Five-minute board: beginning of the countdown (in addition, the tyres may not be changed on the grid once this board has been displayed).
- Three-minute board.
- One-minute board: engines will be started with drivers sitting in their cars. Team technical staff must then leave the grid.
- Thirty-second board: 30 seconds after this board, a green flag will be shown at the front of the grid whereupon the cars will begin a formation lap, maintaining their starting order with the pole position driver leading. During this formation lap, practice starts are forbidden and the formation must be kept as tight as possible. Passing is allowed only in order to maintain formation.

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 marshals. The car may then start its formation lap but is forbidden to pass any other moving 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.

The cars will be preceded by a Pace Car and followed by an intervention vehicle. At the end of the formation lap (or, where applicable, at the end of the last formation lap), the Pace Car will withdraw before reaching the Line and at that moment, the car in pole position must drive at the same speed and the other cars must maintain their position until the start signal is given. Cars may accelerate as soon as the lights are switched off, but may not overtake until they have crossed the Line.

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



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.

### 9 - Arrêt d'une course

S'il devait être nécessaire d'arrêter une course ou des essais, des feux rouges seront allumés sur la ligne de départ et des drapeaux rouges seront présentés sur la ligne de départ et à tous les postes de commissaires de piste autour 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.

*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 concurrents 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 directeur d'épreuve.

*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.

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.

La voiture de sécurité peut être déployée conformément à l'Article 2.19 de l'Annexe H de la FIA.

### 10 - Classement des courses

Les points seront attribués pour une course générale ou pour le classement combiné des Courses 1 et 2 selon le tableau ci-dessous.

Le classement provisoire du Championnat doit être affiché par les organisateurs sur le panneau officiel avant le début de chaque épreuve.

Afin de compter pour le classement, les résultats d'une épreuve doivent comporter :

- A) un classement général des résultats ou un classement combiné des résultats sur un week-end de deux courses ;
- B) un classement par classe, ou un classement combiné des deux courses par classe, y compris les pilotes n'ayant pas terminé la course et ceux ayant été exclus.

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, 4 points.

Par «partant», il faut entendre un pilote ayant effectué les essais et pris le départ de la course. Pour être classés, les pilotes doivent parcourir 75 % de la distance couverte par le vainqueur général.

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

### 9 - Stopping of a race

Should it be necessary to stop any race or practice session, red lights will be switched on at the start line and red flags will be shown at the start line and at all marshal posts around the circuit.

This is the signal for all drivers to cease driving at racing speeds, to 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.

*Cas 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. Competitors 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.

*Cas 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.

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.

The safety car may be brought into operation in line with FIA Appendix H, Article 2.19.

### 10 - Race classification

Points will be awarded for one overall race or for the overall combined classification of Race 1 and Race 2 as per the table below.

The provisional classification of the Championship must be posted by the organisers on the official notice board prior to the beginning of each event.

In order to count for the classification, the results of an event must include:

- A) an overall classification of results, or a combined classification of results over a 2-race weekend,
- B) a classification per class, or a combined classification over both races per class, including non-finishers and exclusions.

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, 4 points.

A «starter» is a driver who has practised for and started in the race. Drivers must complete 75% of the distance covered by the overall winner in order to be classified.

*CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE VOITURES DE SPORT DE LA FIA /  
FIA MASTERS HISTORIC SPORTS CAR CHAMPIONSHIP*

En cas d'ex æquo dans une course comptant pour le Championnat, 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.

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.

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

Les horaires de la remise des prix pour chaque classe seront indiqués dans le Centre d'Hospitalité Masters lors de chaque épreuve – la participation de tous les concurrents est obligatoire.

#### **11 - Classement final du Championnat**

Pour le classement final du Championnat, les résultats de toutes les épreuves qualificatives organisées seront pris en compte.

En cas d'ex æquo, l'avantage ira au pilote de la voiture la plus ancienne (la Commission du Sport Automobile Historique de la FIA tranchera toute contestation).

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

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

#### **12- Code de conduite et pénalités**

Les concurrents qui souhaitent contester l'admissibilité d'une autre voiture ou la conduite d'un autre concurrent doivent noter que toutes les réclamations doivent être déposées dans les 30 minutes suivant la publication des résultats de la course et conformément à l'Article 174 du CSI. En conséquence, tous les concurrents doivent demeurer joignables et sur le circuit pendant cette période, aux fins de mener une enquête sur toute infraction sportive ou technique.

Les pénalités indiquées ci-après couvrent les infractions au règlement les plus communes ; toute circonstance atténuante ou aggravante pourra être prise en considération avant de décider des pénalités finales pouvant être appliquées par les commissaires sportifs.

Le système de numérotation CC fait référence à une infraction au «Code de conduite».

Comportement hors piste : Tout incident hors piste, impliquant notamment toute forme de comportement abusif, sera considéré avec le plus grand sérieux et signalé aux commissaires sportifs.

La liste des pénalités ci-dessous n'est pas exhaustive. Les commissaires sportifs de l'épreuve ont toute autorité concernant les pénalités à infliger.

Should there be a dead-heat in any race counting for the Championship, 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.

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 according 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.

Trophies will be presented by Masters to the 1st, 2nd and 3rd in each Championship class at each event, based on the overall classification, assuming there are 3 or more entries for each specific class at that event.

Class prize-giving times will be publicised in the Masters Hospitality Centre during each event – attendance is mandatory for all competitors.

#### **11 - Final classification of the Championship**

For the final classification of the Championship, the results of all the qualifying events that have taken place will be taken into account.

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

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

The FIA may decline to award a title in case of insufficient performance. The overall winner of the Championship will be the driver who has scored the greatest number of points under the conditions set for this Championship.

#### **12 - Code of conduct and penalties**

Competitors who wish to protest another car's eligibility, or another competitor's driving should note that all protests must be lodged within 30 minutes of the time of the publication of the results of that race and in accordance with Article 174 of the ISC. As a consequence, all competitors are required to remain contactable and at the circuit, during that time for investigation of any sporting or technical infringements.

The penalties shown below cover the most common breaches of Regulations. These are 'datum' penalties; mitigating or aggravating factors may be taken into account before deciding final penalties which may be applied by the stewards.

The CC numbering system shown refers to 'Code of Conduct' offence.

Off track behaviour: Any off track incidents, particularly involving any form of abusive behaviour, will be regarded with the utmost seriousness and the will be passed to the stewards.

The following list of penalties is not exhaustive. The stewards of the event have overall authority concerning the penalties imposed.

CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE VOITURES DE SPORT DE LA FIA /  
FIA MASTERS HISTORIC SPORTS CAR CHAMPIONSHIP

INFRACTION		PENALITE	INFRINGEMENT	PENALTY	
CC1	Non-respect de la signalisation par drapeaux	<p><u>Essais:</u> (1) Annulation du temps de qualification le plus rapide (2) Annulation de tous les temps de qualification – Départ du fond de la grille (3) Exclusion possible</p> <p><u>Course:</u> (1) Pénalité de passage par la voie des stands (2) Pénalité en temps de 60 secondes (3) Exclusion possible</p>	CC1	Failing to comply with flag signals	<p><u>Practice:</u> (1) Fastest qualifying time disallowed (2) All qualifying times disallowed – Start at back of grid (3) Possible exclusion</p> <p><u>Race:</u> (1) Drive through penalty (2) Time penalty of 60 seconds (3) Possible exclusion</p>
CC2	Les 4 roues en dehors des bordures ou autres marquages de la piste	<p><u>Essais &amp; Course:</u> (1) Erreur du pilote (2) Drapeau d'avertissement noir et blanc (3) Pénalité en temps de 5 secondes (4) Pénalité en temps de 30 secondes (5) Exclusion possible</p>	CC2	All four wheels outside the kerbs or other track markings	<p><u>Practice and Race:</u> (1) Mistake by the driver (2) Black and White warning flag (3) A 5 second penalty added to the race time (4) A further 30 second penalty added (5) Possible exclusion</p>
CC3	Dépassement avant la ligne de départ (Départ lancé)	Pénalité de passage par la voie des stands	CC3	Overtaking before Start line (Rolling Start)	Drive through penalty
CC4	Intervention sur la voiture après que la grille est dégagée (après que le panneau 1 minute est montré)	Pénalité de passage par la voie des stands	CC4	Working on car after grid is cleared (after the 1 minute board is shown)	Drive through penalty
CC5	Dépassement de la limite de vitesse dans la voie des stands, marche arrière ou blocage dans la voie des stands	<p><u>Essais – infractions &lt;20 km/h au-dessus de la limite de vitesse:</u> (1) Annulation du temps de qualification le plus rapide (2) Annulation de tous les temps de qualification – Départ du fond de la grille (3) Exclusion possible de la course suivante</p> <p><u>Essais – infractions &gt;20 km/h au-dessus de la limite de vitesse:</u> (1) Annulation de tous les temps de qualification – Départ du fond de la grille (2) Exclusion possible de la course suivante</p> <p><u>Course - infractions &lt;20 km/h au-dessus de la limite de vitesse:</u> (1) Pénalité de Stop and Go (2) Pénalité en temps de 60 secondes (3) Exclusion de la course</p> <p><u>Course - infractions &gt;20 km/h au-dessus de la limite de vitesse:</u> (1) Pénalité en temps de 60 secondes (2) Exclusion de la course</p>	CC5	Exceeding pit lane speed limit, reversing or blocking in pit lane	<p><u>Practice – offences &lt;20kph over limit:</u> (1) Fastest qualifying time disallowed (2) All qualifying times disallowed – start at back of grid (3) Possible exclusion from the following race</p> <p><u>Practice – offences &gt;20kph over speed limit:</u> (1) All qualifying times disallowed – start at back of grid (2) Possible exclusion from the following race</p> <p><u>Race - offences &lt;20kph over limit:</u> (1) Stop and go penalty (2) Time penalty of 60 seconds (3) Excluded from the race</p> <p><u>Race - offences &gt;20kph over limit:</u> (1) Time penalty of 60 seconds (2) Excluded from the race</p>

CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE VOITURES DE SPORT DE LA FIA /  
FIA MASTERS HISTORIC SPORTS CAR CHAMPIONSHIP

INFRACTION		PENALITE	INFRINGEMENT		PENALTY
CC6	Chronométrage ou durée de l'arrêt aux stands non conforme au Règlement Particulier (Course uniquement)	Pénalité de Stop and Go équivalent à la durée manquante.  Pour les infractions découvertes lors des 5 derniers tours / 5 dernières minutes de la course, une pénalité en temps équivalente à une pénalité de Stop & Go jusqu'à un maximum de 120 secondes.	CC6	Pit stop timing or duration not in accordance with Supplementary Regulations (Race only)	Stop & go penalty of the time missed  For infringements discovered in the final 5 laps / 5 minutes of the race, a time penalty of the equivalent Stop & Go penalty time up to a maximum of 120 seconds
CC7	Non-respect des panneaux de pénalité de passage par la voie des stands, du drapeau noir ou noir/orange	<u>Essais:</u> Annulation de tous les temps de qualification – Départ du fond de la grille si la capacité le permet (priorité donnée aux pilotes de réserve)  <u>Course:</u> Exclusion de la course	CC7	Ignoring drive through penalty boards, black or black/orange flag	<u>Practice:</u> All qualifying times disallowed – Start at back of grid if space permits (reserves will take precedent)  <u>Race:</u> Excluded from the race
CC8	Voiture abandonnée sur le circuit non laissée au point mort ou volant de direction enlevé ou autre comportement empêchant les commissaires de piste de déplacer la voiture	<u>Essais :</u> Annulation de tous les temps de qualification – Départ du fond de la grille  <u>Course:</u> Amende de 250 £ (ou équivalence en €)	CC8	Car abandoned on circuit not left in neutral or steering wheel removed or otherwise hindering marshals to move the car	<u>Practice:</u> All qualifying times disallowed – Start at back of grid  <u>Race:</u> Fine of £250 (or € equivalent)
CC9	Procédure de ravitaillement non conforme au Règlement Particulier	<u>Essais:</u> Annulation de tous les temps de qualification – Départ du fond de la grille  <u>Course:</u> (1) Pénalité en temps de 60 secondes (2) Exclusion possible	CC9	Refuelling procedure not in accordance with Supplementary Regulations	<u>Practice:</u> All qualifying times disallowed – Start at back of grid  <u>Race:</u> (1) Time penalty of 60 seconds (2) Possible exclusion
CC10	Non-respect des signaux de sortie des stands ou franchissement de la ligne de sortie de la voie des stands	<u>Essais:</u> (1) Annulation du temps de qualification le plus rapide (2) Annulation de tous les temps de qualification – Départ du fond de la grille (3) Exclusion possible de la course suivante  <u>Course:</u> (1) Pénalité de Stop and Go (2) Pénalité en temps de 60 secondes (3) Exclusion de la course	CC10	Not complying with pit exit signals or crossing pit lane exit line	<u>Practice:</u> (1) Fastest qualifying time disallowed (2) All qualifying times disallowed – Start at back of grid (3) Excluded from the following race  <u>Race:</u> (1) Stop and Go penalty (2) Time penalty of 60 seconds (3) Excluded from the race
CC11	Désobéissance aux instructions des officiels, y compris retrait de la voiture du Parc Fermé	<u>Essais:</u> Annulation de tous les temps de qualification – Départ du fond de la grille  <u>Course:</u> Exclusion de la course	CC11	Disobeying official's instructions including removal of car from Parc Ferme	<u>Practice:</u> All qualifying times disallowed – Start at back of grid  <u>Race:</u> Excluded from the race
CC12	Non-participation au Briefing des pilotes	Amende de 125 €	CC12	Failure to attend the driver's Briefing	125€ fine

Note : (1) = première infraction ; (2) = seconde infraction; (3) = troisième infraction

Note : (1) = first infringement; (2) = second infringement; (3) = third infringement

En outre, les commissaires sportifs de l'épreuve, d'eux-mêmes ou sur proposition du directeur d'épreuve, pourront prendre une décision sur tout point non prévu par le Règlement et appliquer des pénalités conformément aux critères du Code, du Règlement du Championnat et du Règlement Particulier de l'épreuve.

### 13 - Conditions Générales relatives aux Concurrents

- i) Lors de l'épreuve, les concurrents doivent s'assurer que leur voiture est exposée au regard des spectateurs lorsque cela est raisonnablement possible. Cela impliquera généralement d'avoir au moins une porte de garage de stands totalement ouverte, afin que la majorité des spectateurs voie la voiture en permanence.
- ii) Les concurrents 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 dans 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 l'épreuve.
- iii) Pendant le «Bain de foule dans 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.
- iv) Les premier, deuxième et troisième pilotes de chaque course doivent être présents à la cérémonie de podium.
- v) Les décalcomanies de commanditaires d'épreuve ou de course doivent être clairement affichés, mais ils ne peuvent être affichés que lors de l'épreuve à laquelle ils sont liés.
- vi) A tout moment, les compétiteurs 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.
- vii) Dans le cas où un commanditaire général pour le Championnat est trouvé, les concurrents doivent mettre à disposition un espace (dont la taille sera notifiée) sur les plaques d'extrémité des ailes arrière et avant pour les décalcomanies du commanditaire du Championnat. Ces décalcomanies doivent être affichées à tout moment pendant les périodes d'essais et les courses.

### 14 - Procédure pour la remise des récompenses sur le podium

Les trois premiers pilotes du classement général se rassembleront à l'entrée du podium immédiatement à l'issue de chaque course. Il y aura également un podium pour les trois premières voitures d'avant 66 (celles courant dans les classes Hulme et Barth).

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 des voitures de la Période F participant à la course.

Moreover, the stewards of the event, either themselves or upon the proposal of the race director, may decide on any point which is not provided for in the Regulations and apply penalties in conformity with the criteria of the Code, of the Championship Regulations and of the Supplementary Regulations of the event.

### 13 - General Conditions for Competitors

- i) During the course of the event, competitors must ensure that their cars are in full view of spectators whenever reasonably possible. This will usually entail having at least one pit garage door fully open, to allow a maximum of spectators an uninterrupted view of the car.
- ii) Competitors 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 displayed throughout the event.
- iii) During the «Pit Lane Walkabout» or other public or press access times, drivers must be present and dressed in race overalls or appropriate apparel.
- iv) The first, second and third driver in each race must attend the podium ceremony.
- v) Event or race sponsors' decals must be clearly displayed on cars, but only during the event to which they relate.
- vi) 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.
- vii) In the event that an overall sponsor for the Championship is secured, competitors must make available an area (of a size to be advised) on the front and rear wing end plates for the display of the Championship sponsor's decals. These decals must be displayed at all times during practice sessions and races.

### 14 - Podium presentation procedure

The first three drivers overall will assemble at the podium entrance immediately after the end of each race. There will also be a podium for the first three Pre-66 cars (those competing in the Hulme and Barth classes).

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 the Period F cars taking part in the race.