

CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA / FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

Le Championnat Historique Masters de Formule Un de la FIA («le Championnat») s'adresse à des voitures individuelles construites selon le règlement de Formule Un applicable entre 1966 et 1985, 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 1er 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 FIA 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

Les voitures doivent être conformes au Règlement Technique pour les Voitures de Grand Prix Thoroughbred en vigueur (voir Annexe X de l'Annexe K).

Les voitures utilisant les moteurs Cosworth DFV doivent être équipées d'un limiteur de régime réglé à 10 000 t/min.

Les voitures 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.

Les certificats pour les tests de condition des cellules de carburant doivent répondre à l'Article 9 du Règlement Technique stipulé à l'Annexe X de l'Annexe K de la FIA pour le Championnat en vigueur et être disponibles pour vérification lors de toute épreuve.

The FIA Masters Historic Formula One Championship («the Championship») is for individual cars built to the appropriate Formula One regulations between 1966 and 1985, 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

The cars must comply with the requirements of the current Technical Regulations for Thoroughbred Grand Prix Cars (see Appendix X to Appendix K).

Cars using Cosworth DFV engines must have an engine rev limiter set at 10,000 rpm.

Cars 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.

The certificates for the Condition Testing of fuel cells must respect Article 9 of the current Technical Regulations stipulated in Appendix X to the FIA Appendix K for the Championship and be available for inspection at each event.

CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA /
FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

2.2 Classes

| | |
|---------------------------|---|
| Classe Jackie Stewart | Voitures de Formule Un construites et ayant couru avant le 31/12/1972 |
| Classe Emerson Fittipaldi | Voitures de Formule Un sans effet de sol, postérieures à 1972 |
| Classe Patrick Head | Voitures de Formule Un à effet de sol, postérieures à 1972 |
| Classe Niki Lauda | Voitures de Formule Un à fond plat, postérieures à 1972 |

3 - Calendrier des épreuves

Il y aura un maximum de 9 épreuves possibles comptant pour le Championnat, qui pourra comprendre deux courses par épreuve. 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.

Le calendrier proposé pour le Championnat 2013 est le suivant :

Manche

| | | |
|---|---------------|-------------------------------|
| 1 | 13 - 14/04 | Circuit de Catalunya, Espagne |
| 2 | 26 - 27/05 | Brands Hatch GP, Royaume-Uni |
| 3 | 14 - 16/06 | Dijon-Prenois, France |
| 4 | 26 - 28/07 | Silverstone GP, Royaume-Uni |
| 5 | 9 - 11/08 | Nürburgring, Allemagne |
| 6 | 30/08 - 01/09 | Zandvoort, Pays-Bas |
| 7 | 20 - 22/09 | Spa-Francorchamps, Belgique |
| 8 | 11 - 13/10 | Jerez, Espagne |

4 - Caractéristiques des épreuves

Les épreuves peuvent s'étendre sur 2 ou 3 journées.

Les épreuves sur 2 journées adopteront le format suivant : essais qualificatifs chronométrés et Course 1 le premier jour; Course 2 le second jour.

Les épreuves sur 3 journées adopteront le format suivant : essais qualificatifs chronométrés le premier jour (plus éventuels essais libres); Course 1 le second jour et Course 2 le troisième jour.

Il y aura une séance d'essais qualificatifs chronométrés par épreuve d'une durée de 20 minutes minimum et de 30 minutes maximum. Chaque course aura une durée de 20 minutes minimum et de 30 minutes maximum.

Seules seront admises aux essais les voitures inscrites pour cette course. Toutes les voitures d'une même classe participeront aux mêmes séances d'essais.

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.

Les courses du Championnat sont disputées en deux parties, conformément à l'Article 16(b) du Code. 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. Le classement final sera basé sur le classement combiné de la Course 1 et de la Course 2.

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.

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.

2.2 Classes

| | |
|--------------------------|--|
| Jackie Stewart class | Formula One cars built and raced prior to 31/12/1972 |
| Emerson Fittipaldi class | Post-1972, non-ground effect Formula One cars |
| Patrick Head class | Post-1972, ground effect Formula One cars |
| Niki Lauda class | Post-1972, flat bottomed Formula One cars |

3 - Calendar of events

There will be a maximum of 9 possible events counting towards the Championship, which will include two double-header races per event. 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.

The proposed calendar for the 2013 Championship is as follows:

Round

| | | |
|---|---------------|----------------------------|
| 1 | 13-14/04 | Circuit de Catalunya, ES |
| 2 | 26-27/05 | Brands Hatch GP, UK |
| 3 | 14-16/06 | Dijon-Prenois, France |
| 4 | 26-28/07 | Silverstone GP, UK |
| 5 | 9-11/08 | Nurburgring, Germany |
| 6 | 30/08 - 01/09 | Zandvoort, Holland |
| 7 | 20-22/09 | Spa-Francorchamps, Belgium |
| 8 | 11-13/10 | Jerez, Spain |

4 - Characteristics of the events

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

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

Three-day event formats will have timed qualifying, and free practice if available, on Day 1, Race 1 on Day 2 followed the Race 2 on Day 3.

There will be one timed qualifying session per event, lasting a minimum of 20 minutes and a maximum of 30 minutes. Each race shall be a minimum of 20 minutes and a maximum of 30 minutes long.

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.

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.

The Championship races are run in two parts, in compliance with Article 16(b) of the Code. Full post-event technical checks may not be carried out until the completion of Race 2 of the event, however non-intrusive technical checks may take place while cars remain under Parc Fermé conditions following Race 1 of the event. The final classification will be based on the joint classification of Race 1 and Race 2.

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.

Track requirements:

Track licences must be at least FIA Grade 2.

For each event, the FIA will appoint:

- the chairman of the stewards' panel.

**CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA /
FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP**

- 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 ou 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.

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 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.

- 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.

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 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.

**CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA /
FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP**

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 FIA internationale de compétition sur circuit de Degré C 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.

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 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

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 FIA International Grade C, 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.

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 - 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 la séance d'essais chronométrés et à la fin des **Courses 1 et 2**, 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 à l'Article 42b du Code.

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.

Poids minimum :

Pendant une épreuve, lorsqu'une voiture a été sélectionnée pour être pesée, seul du carburant peut être enlevé de la voiture et aucune substance liquide, solide ou gazeuse ne peut être ajoutée.

Tous les poids et dimensions doivent être conformes à ceux indiqués à l'Article 19, Annexe X de l'Annexe K de la FIA.

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 mélange Avon A.11 est la seule spécification de pneu. Toutefois, les premières voitures de la classe Stewart peuvent être chaussées de pneus slicks sculptés à la main, ou de pneus sculptés Dunlop. **Seuls des pneus de course Avon à carcasse diagonale de sculpture standard «Classic Formula Wet» peuvent être utilisés par temps de pluie.**

Les pneus intermédiaires optionnels ne sont autorisés dans aucune classe ; et les pneus slicks sculptés à la main ne sont autorisés pour aucune voiture autre que celles mentionnées ci-dessus, que ce soit lors d'un essai officiel, d'un essai qualificatif ou en course.

Un seul train de 4 pneus pour temps sec (ou 6 pneus pour Tyrrell P34 ou March 2-4-0) pourra être **introduit** pour une utilisation sur un week-end de course. **Les pneus seront marqués par les commissaires techniques et aucun pneu pour temps sec autre que le train présenté et marqué pour utilisation lors de cette épreuve ne pourra être utilisé durant l'épreuve.** Le remplacement des pneus endommagés n'est possible que sur autorisation des officiels du Championnat.

Aucun élément chimique permettant d'améliorer les performances des pneus ne doit être pulvérisé sur, ou ajouté aux pneus.

Les couvertures chauffantes pour pneus sont interdites. Toute méthode de chauffage des pneus, de conservation de la chaleur dans les pneus à l'arrêt, ou de refroidissement des pneus dans des températures ambiantes extrêmes, ou de préchauffage des pneus avant installation sur la voiture est interdite.

Systèmes de retenue de la tête :

Le port d'un système de retenue de la tête approuvé par la FIA,

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 the timed practice session and at the end of **Race 1 and Race 2**, 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 Article 42b of the Code.

Fuel:

All 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.

Minimum Weight:

During an event, 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.

All weights and dimensions must comply with those stipulated in Article 19, Appendix X of FIA Appendix K.

Ground Clearance:

All cars must pass a simple ground clearance test to show a minimum ride height of 40mm 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 Avon A.11 compound tyre is the sole tyre specification. However, early cars in the Stewart class may run hand-cut slicks if preferred, or a Dunlop treaded tyre. **For wet weather use only Avon cross ply race tyres of the standard «Classic Formula Wet» pattern may be used.**

There is no permitted optional intermediate tyre for any class; neither may any form of hand-cut slick tyre be permitted for any cars, other than those mentioned above, in any official practice, qualifying session or race.

Only one set of 4 dry-weather tyres (or 6 tyres for Tyrrell P34's or March 2-4-0) may be **introduced** for use at any one race weekend. **Tyres will be marked by the scrutineers and no dry weather tyres, other than the set introduced and marked for use at that event, may be used during the event.** Replacement of damaged tyres is possible only with the permission of Championship officials.

«Tyre adhesives» or any type of performance-enhancing chemicals may not be sprayed on, or added to, any tyre.

Tyre warmers are prohibited. Absolutely no method of warming tyres, or of retaining heat in tyres while stationary, or of cooling tyres in extreme ambient temperatures, or of pre-heating tyres prior to fitment on the car, is permitted.

Head Restraint Systems:

The wearing of an FIA-approved head restraint system, in accordance

CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA / FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

conformément au Chapitre 3 de l'Annexe L, est obligatoire pour les voitures de Formule Un de la Période G et au-delà, sauf dérogation écrite de la FIA.

Accessoires aérodynamiques :

Les accessoires aérodynamiques doivent être utilisés conformément à l'Annexe X 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.

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 uniquement 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 :

- a) 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).

with Chapter 3 of Appendix L, is mandatory for Formula 1 cars of Period G and onwards, unless a written waiver has been granted by the FIA.

Aerodynamic Aids:

Aerodynamic aids must be used as per Appendix X of FIA Appendix K.

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.

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:

- a) Five-minute board: beginning of the countdown (in addition, the tyres may not be changed on the grid once this board has been displayed).

CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA /
FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

- b) Panneau trois minutes.
- c) Panneau une minute : les moteurs seront démarrés, les pilotes assis dans leur voiture. Le personnel technique des équipes devra ensuite quitter la grille.
- d) 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.
- b) Three-minute board.
- c) One-minute board: engines will be started with drivers sitting in their cars. Team technical staff must then leave the grid.
- d) 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.

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 (Pace Car) 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.

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.

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.

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 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.

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. 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.

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.

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.

CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA /
FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

10 - Classement des Courses

Les points seront attribués pour le classement combiné général 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 combiné général des résultats des deux courses ;
- B) 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 comme suit :

- 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.

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.

Les trophées seront remis par Masters aux trois premiers de chaque classe du Championnat lors de chaque épreuve sur la base du classement général des deux courses, 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.

A la fin de la saison, il y aura deux vainqueurs du Championnat. Le premier vainqueur sera celui qui aura marqué le plus grand nombre de points dans les classes sans effet de sol (classes Stewart et Fittipaldi). Le second vainqueur sera celui qui aura marqué le plus grand nombre de points dans les classes à effet de sol et à fond plat (classes Head et Lauda).

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

S'il s'avère que les voitures ont été construites la même année, les pilotes concernés seront déclarés ex æquo. **L'avantage sera donné aussi au pilote ayant conduit une seule et même voiture pendant toute la saison.**

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

10 - Race classification

Points will be awarded 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 combined classification of results over both races.
- B) a combined classification over both races per class, including non-finishers and exclusions.

Points will be awarded as follows:

- 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.

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.

Trophies will be presented by Masters to the 1st, 2nd and 3rd in each Championship class at each event, based on the overall classification from both races, 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.

At the end of the season, there will be two winners of the Championship. The first winner will be the top points scorer in the non-ground effect classes (Stewart and Fittipaldi classes). The second winner will be the top points scorer in the ground effect and flat bottomed classes (Head and Lauda classes).

In case of a dead-heat for either class, the driver of the older car will always take precedence (the 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. **Precedence will also be given to drivers who have driven one car throughout the season.**

The FIA may decline to award either 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

**CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA /
FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP**

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.

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.

| INFRACTION | | PENALITE |
|------------|--|--|
| CC1 | Non-respect de la signalisation par drapeaux | <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 <u>Course:</u> (1) Pénalité de passage par la voie des stands (2) Pénalité en temps de 60 secondes (3) Exclusion possible |
| CC2 | Les 4 roues en dehors des bordures ou autres marquages de la piste | <u>Essais & 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 |
| CC3 | Dépassement avant la ligne de départ (Départ lancé) | Pénalité de passage par la voie des stands |
| 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 |

| INFRINGEMENT | | PENALTY |
|--------------|--|--|
| CC1 | Failing to Comply with Flag Signals | <u>Practice:</u> (1) Fastest qualifying time disallowed (2) All qualifying times disallowed – Start at back of grid (3) Possible exclusion <u>Race:</u> (1) Drive through penalty (2) Time penalty of 60 seconds (3) Possible exclusion |
| CC2 | All four wheels outside the kerbs or other track markings | <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 |
| CC3 | Overtaking before Start line (Rolling Start) | Drive through penalty |
| CC4 | Working on car after grid is cleared (after the 1 minute board is shown) | Drive through penalty |

CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA /
FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

| INFRACTION | | PENALITE | INFRINGEMENT | | 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 de moins de 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 de plus de 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 de moins de 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 de plus de 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 less than 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 more than 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 less than 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 more than 20kph over limit:</u> (1) Time penalty of 60 seconds (2) Excluded from the race</p> |
| CC6 | Chronométrage ou durée de l'arrêt aux stands non conforme au Règlement Particulier | <p><u>Course:</u> Pénalité de Stop and Go équivalant à la durée manquante.</p> <p>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.</p> | CC6 | Pit stop timing or duration not in accordance with Supplementary Regulations | <p><u>Race:</u> Stop & go penalty of the time missed</p> <p>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</p> |
| CC7 | Non-respect des panneaux de pénalité de passage par la voie des stands, du drapeau noir ou noir/orange | <p><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)</p> <p><u>Course:</u> Exclusion de la course</p> | CC7 | Ignoring drive through penalty boards, black or black/orange flag | <p><u>Practice:</u> All qualifying times disallowed – Start at back of grid if space permits (reserves will take precedent)</p> <p><u>Race:</u> Excluded from the race</p> |

CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA /
FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

| INFRACTION | | PENALITE |
|------------|--|---|
| 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 | Essais : Annulation de tous les temps de qualification – Départ du fond de la grille Course: Amende de 250 £ (ou somme équivalente en €) |
| CC9 | Procédure de ravitaillement non conforme au Règlement Particulier | Essais: Annulation de tous les temps de qualification – Départ du fond de la grille Course: (1) Pénalité en temps de 60 secondes (2) Exclusion possible |
| CC10 | Non-respect des signaux de sortie des stands ou franchissement de la ligne de sortie de la voie des stands | Essais: (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 Course: (1) Pénalité de Stop and Go (2) Pénalité en temps de 60 secondes (3) Exclusion de la course |
| CC11 | Désobéissance aux instructions des officiels, y compris retrait de la voiture du Parc Fermé | Essais: Annulation de tous les temps de qualification – Départ du fond de la grille Course: Exclusion de la course |
| CC12 | Non-participation au Briefing des Pilotes | Amende de 125 € |

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

| INFRINGEMENT | | PENALTY |
|--------------|--|--|
| CC8 | Car abandoned on circuit not left in neutral or steering wheel removed or otherwise hindering marshals to move the car | Practice: All qualifying times disallowed – Start at back of grid Race: Fine of £250 (or € equivalent) |
| CC9 | Refuelling procedure not in accordance with Supplementary Regulations | Practice: All qualifying times disallowed – Start at back of grid Race: (1) Time penalty of 60 seconds (2) Possible exclusion |
| CC10 | Not complying with pit exit signals or crossing pit lane exit line | Practice: (1) Fastest qualifying time disallowed (2) All qualifying times disallowed – Start at back of grid (3) Excluded from the following race Race: (1) Stop and Go penalty (2) Time penalty of 60 seconds (3) Excluded from the race |
| CC11 | Disobeying official's instructions including removal of car from Parc Ferme | Practice: All qualifying times disallowed – Start at back of grid Race: Excluded from the race |
| CC12 | Failure to attend the Driver's Briefing | 125€ fine |

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

- 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.
- 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 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

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

- 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.
- 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.

CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA /
FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

l'épreuve.

iii) 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.

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.

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 - Procédure pour la remise des récompenses sur le podium

Il y aura deux podiums lors de chaque épreuve.

Le premier podium sera réservé aux trois premiers pilotes des classes à effet de sol et à fond plat. Le second podium sera réservé aux trois meilleurs pilotes des classes sans effet de sol. Tous les pilotes se rassembleront à l'entrée du podium immédiatement à l'issue de la course.

Les deux podiums pourront avoir lieu simultanément.

Le speaker présente la cérémonie comme suit :

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

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

«- Troisième des classes à effet de sol et à fond plat – de x pays, au volant de sa voiture marque et numéro, nom du pilote.»

«- Deuxième des classes à effet de sol et à fond plat – de y pays, au volant de sa voiture marque et numéro, nom du pilote.»

«- Premier des classes à effet de sol et à fond plat – 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.

«- Troisième des classes sans effet de sol – de x pays, au volant de sa voiture marque et numéro, nom du pilote.»

«- Deuxième des classes sans effet de sol – de y pays, au volant de sa voiture marque et numéro, nom du pilote.»

«- Premier des classes sans effet de sol – 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.

14 - Podium presentation procedure

There will be two podiums at each event.

The first podium will be for the top three drivers in the ground effect and flat bottomed classes. The second podium will be for the top three drivers in the non-ground effect classes. All drivers will assemble at the podium entrance immediately after the end of each race.

Both podiums may take place simultaneously.

The speaker announces the ceremony as:

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

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

«- Third place in the ground effect and flat bottomed classes – from x country, driving his car *make and number, driver's name.*»

«- Second place in the ground effect and flat bottomed classes – from y country, driving his car *make and number, driver's name.*»

«- First place in the ground effect and flat bottomed classes – 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.

«- Third place in the non-ground effect classes – from x country, driving his car *make and number, driver's name.*»

«- Second place in the non-ground effect classes – from y country, driving his car *make and number, driver's name.*»

«- First place in the non-ground effect classes – 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.