

RÈGLEMENT SPORTIF DES MASTERS DE COURSE DE CÔTE DE LA FIA / SPORTING REGULATIONS OF THE FIA HILL CLIMB MASTERS

SOMMAIRE

1.	NOTE SUR LE «FACTEUR DE PERFORMANCE»
2.	INTRODUCTION
3.	RÈGLEMENT
4.	OBLIGATIONS GÉNÉRALES
5.	PRINCIPE ET DÉROULEMENT
6.	OFFICIELS
7.	PILOTES ET CONCURRENTS ADMIS
8.	CANDIDATURES DES CONCURRENTS
9.	ÉQUIPES NATIONALES
10.	VOITURES ADMISES - GROUPES ET CATÉGORIES
11.	MATÉRIEL ADMIS
12.	NUMÉROS DE COMPÉTITION
13.	VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES
14.	VÉRIFICATIONS TECHNIQUES ET PESÉE
15.	BRIEFING
16.	TABLEAUX D’AFFICHAGE OFFICIELS
17.	PADDOCK
18.	SIGNALISATION ET COMPORTEMENT SUR LE PARCOURS
19.	DÉROULEMENT DE LA COMPÉTITION
20.	PARC FERMÉ
21.	CLASSEMENTS
22.	PÉNALITÉS
23.	RÉCLAMATIONS ET APPELS
24.	AMENDES
25.	PODIUM, PRIX ET COUPES

ANNEXE 1	CRITÈRES D’ADMISSION PARTICULIERS POUR LES PILOTES DU CHAMPIONNAT BRITANNIQUE DES COURSES DE COTE DE MOTORSPORT UK ET DU CHAMPIONNAT MALTAIS DES COURSES DE COTE [MMF]
----------	--

DISPOSITIONS TECHNIQUES

ANNEXE 2	FICHE TECHNIQUE PF «FACTEUR DE PERFORMANCE» : VOITURES DE CATÉGORIE 1
ANNEXE 3	ANNEXE TECHNIQUE : VOITURES DE CATÉGORIE 1
ANNEXE 4	BRIDE : VOITURES DE CATÉGORIE 2

NOTE SUR LE «FACTEUR DE PERFORMANCE»

La FIA introduit le Facteur de Performance («le Pf») dans les Masters de Course de Côte de la FIA, disputés par les Pilotes engageant des voitures de la Catégorie 1.

Le Pf est une nouvelle méthode de classification des voitures, dont le calcul consiste à délivrer une valeur de performance propre à chaque voiture en fonction de son poids et de paramètres techniques.

Site internet : www.fiaperformancefactor.com

1. INTRODUCTION

La Fédération Internationale de l’Automobile («la FIA») organise les Masters de Course de Côte de la FIA («les Masters»), une Compétition qui est la propriété de la FIA et embrasse quatre titres de Masters FIA :

- Les Masters de Course de Côte de la FIA, disputés par les Pilotes engageant des voitures de la Catégorie 1,
- Les Masters de Course de Côte de la FIA, disputés par les Pilotes engageant des voitures de la Catégorie 2,
- Les Masters de Course de Côte de la FIA, disputés par les Pilotes engageant des voitures de la Catégorie 3,
- Les Masters de Course de Côte de la FIA, disputés par les Pilotes engageant des voitures de la Catégorie 4,

CONTENTS

1.	NOTE ON “PERFORMANCE FACTOR”
2.	FOREWORD AND “PERFORMANCE FACTOR”
3.	REGULATIONS
4.	GENERAL UNDERTAKINGS
5.	PRINCIPLE AND RUNNING
6.	OFFICIALS
7.	ELIGIBLE DRIVERS AND COMPETITORS
8.	COMPETITORS’ APPLICATIONS
9.	NATIONAL TEAMS
10.	ELIGIBLE CARS - GROUPS AND CATEGORIES
11.	ELIGIBLE MATERIAL
12.	COMPETITION NUMBERS
13.	ADMINISTRATIVE CHECKING
14.	SCRUTINEERING AND WEIGHING
15.	BRIEFING
16.	OFFICIAL NOTICE BOARDS
17.	PADDOCK
18.	FLAG SIGNALS, TRACK BEHAVIOUR
19.	RUNNING OF THE COMPETITION
20.	PARC FERMÉ
21.	CLASSIFICATIONS
22.	PENALTIES
23.	PROTESTS AND APPEALS
24.	FINES
25.	PODIUM, PRIZES AND CUPS

APPENDIX 1	SPECIFIC ADMISSION CRITERIA FOR DRIVERS OF THE MOTORSPORT UK BRITISH HILL CLIMB CHAMPIONSHIP AND THE MALTESE HILL CLIMB CHAMPIONSHIP [MMF]
------------	--

TECHNICAL PROVISIONS

APPENDIX 2	PF “PERFORMANCE FACTOR” TECHNICAL SHEET: CATEGORY 1 CARS
APPENDIX 3	TECHNICAL APPENDIX: CATEGORY 1 CARS
APPENDIX 4	RESTRICTOR: CATEGORY 2 CARS

NOTE ON “PERFORMANCE FACTOR”

The FIA is introducing the Performance Factor (“the Pf”) in the FIA Hill Climb Masters, contested by Drivers entering cars of Category 1.

The Pf is a new method of classifying the cars, the calculation for which consists in allocating a performance value specific to each car according to its weight and to technical parameters.

Website: www.fiaperformancefactor.com

1. FOREWORD

The Fédération Internationale de l’Automobile («the FIA») organises the FIA Hill Climb Masters («the Masters»), a Competition which is the property of the FIA and comprises four titles of FIA Masters:

- The FIA Hill Climb Masters, contested by Drivers entering cars of Category 1,
- The FIA Hill Climb Masters, contested by Drivers entering cars of Category 2,
- The FIA Hill Climb Masters, contested by Drivers entering cars of Category 3,
- The FIA Hill Climb Masters, contested by Drivers entering cars of Category 4,

- La Coupe des Nations des Masters de Course de Côte de la FIA, disputée par les ASN engageant chacune une équipe de quatre Pilotes.

- The FIA Nations Cup of the Hill Climb Masters, contested by ASNs each entering a four-Driver team.

2. REGLEMENT

2.1 Les textes finaux du Règlement Sportif et du Règlement Particulier en sont les versions anglaises, qui feront foi en cas de litige.

3. OBLIGATIONS GÉNÉRALES

3.1 Toutes les parties concernées par la Compétition (FIA, ASN, organisateurs, Concurrents, Pilotes) s'engagent, en leur nom propre et celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions du Code Sportif International («le Code») et de ses Annexes, le Règlement Technique (Annexe J), le Règlement Particulier et le présent Règlement Sportif (annexes comprises).

3.2 Seule la FIA est habilitée à accorder des dérogations au présent Règlement Sportif.

4. PRINCIPE ET DEROULEMENT

4.1 Les Masters de Course de Côte de la FIA se déroulent en une seule Compétition.

4.2 Les Masters ont le statut de Compétition internationale réservée. La Compétition est approuvée par la FIA comme étant ouverte aux détenteurs d'une Licence Internationale de Degré D1 et sera indiquée comme telle sur le Calendrier Sportif International de la FIA.

4.3 La Compétition sera organisée conformément à la Convention d'Organisation passée entre l'organisateur des Masters, l'ASN du pays des Masters et la FIA.

5. OFFICIELS

5.1 Pour la Compétition, la FIA désignera les officiels suivants :

- deux commissaires sportifs internationaux, dont l'un sera nommé président du collège, de nationalité différente de celle du pays organisateur,
- un délégué technique,
- un observateur.

Le rôle des délégués de la FIA [excepté le délégué technique, qui est responsable des vérifications techniques et qui a pleine autorité sur les commissaires techniques nationaux] est de superviser dans leurs fonctions les officiels de la Compétition, de veiller à ce que tous les règlements régissant la Compétition soient respectés, de formuler les remarques qu'ils jugeraient nécessaires et de dresser tout rapport nécessaire concernant le déroulement de la Compétition dans leur champ de compétence.

5.2 L'ASN organisatrice de la Compétition ou délivrant le permis d'organisation désignera les officiels suivants :

- un commissaire sportif,
- un directeur de course,
- un directeur de course adjoint,
- un commissaire technique en chef,
- un médecin-chef et un second médecin,
- un secrétaire de la Compétition,
- un délégué de la sécurité.

5.3 Les commissaires sportifs, le délégué technique et le commissaire technique en chef doivent être présents à la Compétition au plus tard une heure avant l'heure de clôture des vérifications administratives.

2. REGULATIONS

2.1 The final texts of the Sporting Regulations and of the Supplementary Regulations shall be the English versions, which will be used should any dispute arise as to their interpretation.

3. GENERAL UNDERTAKINGS

3.1 All the parties concerned by the Competition (FIA, ASNs, organisers, Competitors, Drivers) undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe all the provisions, as supplemented or amended, of the FIA International Sporting Code («the Code») and its Appendices, the Technical Regulations (Appendix J), the Supplementary Regulations and the present Sporting Regulations (incl. appendices).

3.2 Only the FIA is entitled to grant waivers to these Sporting Regulations.

4. PRINCIPLE AND RUNNING

4.1 The FIA Hill Climb Masters will be run over a single Competition.

4.2 The Masters will have the status of a restricted international Competition. The Competition is approved by the FIA as open to holders of an International Licence of Grade D1 and will be declared as such on the FIA International Sporting Calendar.

4.3 The Competition will be organised in accordance with the Organisation Agreement entered into between the Masters organiser, the ASN of the country of the Masters and the FIA.

5. OFFICIALS

5.1 For the Competition, the FIA will nominate the following officials:

- two international stewards, one of whom will be nominated chairman of the panel of stewards, of a nationality different from that of the organising country,
- one technical delegate,
- one observer.

The role of the FIA delegates [except for the technical delegate, who will be responsible for scrutineering and will have full authority over the national scrutineers] is to supervise the officials of the Competition in their duties, to see that all the regulations governing the Competition are respected, to make any comments they deem necessary and to draw up any necessary reports concerning the running of the Competition in their field of competence.

5.2 The ASN organising the Competition or delivering the permit to organise the Competition, will appoint the following officials:

- one steward,
- one clerk of the course,
- one assistant clerk of the course,
- one chief scrutineer,
- one chief medical officer and a second doctor,
- one secretary of the Competition,
- one safety delegate.

5.3 The stewards, the technical delegate and the chief scrutineer must be present at the venue of the Competition at the latest one hour before the closing of the administrative checking.

5.4 Le directeur de course doit être présent pendant toute la durée de la Compétition, depuis les vérifications administratives jusqu'à après la remise des prix officielle ou au moins jusqu'à expiration du délai pour le dépôt d'une réclamation.

6. PILOTES ET CONCURRENTS ADMIS

6.1 Les Pilotes et les Concurrents doivent être titulaires de Licences Internationales FIA de Pilote (Degré A, B, C, R, D ou D1) et de Concurrent en cours de validité et des autorisations (visas) nécessaires délivrées par leur ASN affiliée à la FIA. Les Pilotes doivent être détenteurs du permis de conduire automobile.

La licence de Degré R n'est pas valable en Course de Côte pour les voitures des Groupes CN, D et E2 de la Catégorie 2 définis à l'Article 251.1.1 de l'Annexe J.

La licence de Degré C (minimum) est requise en Course de Côte pour les voitures des Groupes CN, D et E2 de la Catégorie 2 définis à l'Article 251.1.1 de l'Annexe J.

Les Licences Internationales de Degré D1 minimum pour les Pilotes sont autorisées (Degré D1 : Licence pour permettre aux Pilotes qui ne détiennent pas normalement de Licence Internationale de Compétition de participer à certaines Compétitions de caractère spécifique et dont les engagements sont internationaux).

6.2 En outre, sur la base des classements finaux (ou provisoires) des championnats modernes, nationaux ou internationaux, arrêtés au 13 septembre (et au 16 août pour les Pilotes en provenance de Grande-Bretagne, d'Irlande et des pays extra-européens), l'une des conditions d'admission suivantes s'applique aux Pilotes :

Au niveau international

a) être classés parmi les 12 (douze) premiers du Championnat d'Europe de la Montagne de la FIA de l'année en cours (Catégorie 1 ou Catégorie 2) ;

b) être classés parmi les 12 (douze) premiers au classement de la Coupe Internationale des Courses de Côte de la FIA de l'année en cours (Catégorie 1 ou Catégorie 2) ;

Au niveau des zones de la FIA

c) être classés parmi les 3 (trois) premiers de leur Championnat de zone FIA (selon le classement communiqué à la FIA par le Secrétariat de la zone concernée et selon les catégories existant dans la zone) ;

Au niveau national

d) être classés parmi les 5 (cinq) premiers dans une catégorie de leur Championnat national (selon le classement communiqué à la FIA par l'ASN concernée et selon les catégories existant dans le pays) ;

e) être classés parmi les 3 (trois) premiers dans un groupe de leur Championnat national (selon le classement communiqué à la FIA par l'ASN concernée et selon les groupes existant dans le pays) ;

Si un groupe d'un Championnat national comporte moins de 6 Pilotes classés, seul le vainqueur du groupe est éligible.

Admissions particulières

f) Pilote de moins de 25 ans être le meilleur Pilote âgé de moins de 25 ans (né après le 10 octobre 1996) désigné par son ASN (1 seul Pilote par ASN et à condition qu'aucun autre Pilote de moins de 25 ans ne

5.4 The clerk of the course must be present during the whole Competition, starting with the administrative checking until after the official prize giving or at least until the time limit for a protest is elapsed.

6. ELIGIBLE DRIVERS AND COMPETITORS

6.1 Drivers and Competitors must hold valid International Driver's Licences (Grade A, B, C, R, D or D1) and International Competitor's Licences and the necessary authorisations (visas) issued by their ASNs affiliated to the FIA. Drivers must hold car driving licences.

In Hill Climbs, the Grade R licence is not valid for cars in Groups CN, D and E2 of Category 2 defined in Article 251.1.1 of Appendix J.

In Hill Climbs, the Grade C licence (minimum) is required for cars in Groups CN, D and E2 of Category 2 defined in Article 251.1.1 of Appendix J.

International Driver's Licences of Grade D1 minimum are authorised (Grade D1: this Licence allows the participation of Drivers not normally holding International Competition Licences, in certain special purpose Competitions which have international entries).

6.2 In addition, based on the final (or provisional) classifications of the national or international modern championships, as at 13 September (and as at 16 August for Drivers from Great Britain, Ireland and non-European countries), one of the following eligibility criteria applies to Drivers:

At international level

a) be classified in the first 12 (twelve) in the FIA European Hill Climb Championship of the current year (Category 1 or Category 2);

b) be classified in the first 12 (twelve) in the FIA International Hill Climb Cup of the current year (Category 1 or Category 2);

At FIA zone level

c) be classified in the first 3 (three) in their FIA zone Championship (according to the classification communicated to the FIA by the relevant zone Secretariat and according to the categories existing in the zone);

At national level

d) be classified in the first 5 (five) in a category of their national Championship (according to the classification communicated to the FIA by the relevant ASN and according to the categories existing in the country);

e) be classified in the first 3 (three) in a group of their national Championship (according to the classification communicated to the FIA by the relevant ASN and according to the groups existing in the country);

If a group of a national Championship includes less than 6 classified Drivers, only the winner of the group is eligible.

Special eligibility

f) Driver aged under 25 be the best Driver aged under 25 (born after 10 October 1996) designated by his ASN (1 Driver only per ASN and provided that no other Driver aged under 25 meets one of the

réponde à l'un des critères d'admission à la Compétition).

g] Pilote féminine

être la meilleure Pilote féminine désignée par son ASN (1 seule Pilote par ASN et à condition qu'aucune autre Pilote féminine ne réponde à l'un des critères d'admission à la Compétition).

h] Wild Card

être bénéficiaire d'une «Wild Card» délivrée par la Commission des Courses de Côte de la FIA, sur base d'une prestation ou participation exceptionnelle sortant du cadre des conditions listées ci-dessus.

Note 1 : Aucune substitution de Pilote ne sera admise, sauf pour les critères d] et e] ci-dessus : si un ou plusieurs Pilotes sont éligibles du fait des critères prévus en a] ou b], l'ASN du pays organisateur du Championnat national pourra demander à la FIA de qualifier un nombre correspondant de Pilotes supplémentaires, sélectionnés dans l'ordre du classement national.

Note 2 : Voir Annexe I pour toutes autres conditions particulières.

6.3 Les Pilotes devront obligatoirement engager la voiture avec laquelle ils ont rempli leur critère d'éligibilité.

7. CANDIDATURES DES CONCURRENTS

7.1 Pour les Concurrents et les Pilotes de la Catégorie 1

Avant toute inscription à la Compétition, les Concurrents et les Pilotes devront :

- avoir enregistré la voiture engagée sur le site internet Pf (www.fiaperformancefactor.com) ;
- avoir complété la Fiche Technique Pf (voir Annexe 2) ;
- avoir obtenu les deux identifiants Pf et PF-ID associés à la voiture engagée.

Les candidatures de participation à la Compétition devront être soumises à l'organisateur au moyen du formulaire d'engagement disponible sur www.fia.com ou sur le site de l'organisateur et doivent être accompagnées des copies des Licences Internationales de Concurrent et de Pilote, d'une copie de la Fiche Technique Pf (ou des identifiants Pf et PF-ID de la voiture) et des droits d'engagement à l'ordre de l'organisateur.

Pour les Concurrents et les Pilotes des Catégories 2, 3 et 4

Les candidatures de participation à la Compétition devront être soumises à l'organisateur au moyen du formulaire d'engagement disponible sur www.fia.com ou sur le site de l'organisateur et doivent être accompagnées des copies des Licences Internationales de Concurrent et de Pilote et des droits d'engagement à l'ordre de l'organisateur.

7.2 Tout Concurrent ou Pilote qui a obtenu sa Licence d'une ASN prend la nationalité de cette ASN pour la durée de validité de cette Licence.

7.3 Aucun amendement ne peut être apporté à un engagement, une fois la liste des engagés publiée par la FIA.

7.4 Toutes les candidatures seront étudiées par la FIA, qui publiera la liste des voitures et des Pilotes acceptés, avec leur numéro de Compétition. Les candidats acceptés seront automatiquement admis aux Masters. Les candidats refusés en seront avisés au plus tard 5 jours après la date de clôture des engagements.

7.5 La date de clôture des inscriptions est fixée au 15 septembre 2021 à 23h59. Le droit d'engagement sera indiqué dans le Règlement Particulier.

7.6 La limite du nombre des engagements de la Compétition sera indiquée dans le Règlement Particulier. Le cas échéant, les

eligibility criteria for the Competition).

g] Female Driver

be the best female Driver designated by her ASN (1 Driver only per ASN and provided that no other female Driver meets one of the eligibility criteria for the Competition).

h] Wild Card

hold a «Wild Card» issued by the FIA Hill Climb Commission on the basis of an exceptional performance or participation outside of the framework of the above-listed conditions.

Note 1: No Driver substitutions will be admitted, except for criteria d] and e] above: if one or several Drivers are eligible on the basis of the criteria laid down under a] or b], the ASN of the country organising the national Championship will be able to ask the FIA to qualify a corresponding number of additional Drivers, selected in the order of the national classification.

Note 2: See Appendix I for all other specific conditions.

6.3 It is mandatory for Drivers to enter the car with which they fulfilled their eligibility criterion.

7. COMPETITORS' APPLICATIONS

7.1 For Competitors and Drivers of Category 1

Before registering for a Competition, Competitors and Drivers must:

- have registered the entered car on the Pf website (www.fiaperformancefactor.com);
- have filled in the Pf Technical Sheet (see Appendix 2);
- have obtained the two Pf and PF-ID identifiers associated with the entered car.

Applications to participate in the Competition shall be submitted to the organiser by means of the entry form available on www.fia.com or on the organiser's website and must be accompanied by copies of the International Competitor's and Driver's Licences, a copy of the Pf Technical Sheet (or the Pf and PF-ID identifiers of the car), and entry fee to the order of the organiser.

For Competitors and Drivers of Categories 2, 3 and 4

Applications to participate in the Competition shall be submitted to the organiser by means of the entry form available on www.fia.com or on the organiser's website and must be accompanied by copies of the International Competitor's and Driver's Licences, and entry fee to the order of the organiser.

7.2 Any Competitor or Driver who has obtained his Licence from an ASN shall take on the nationality of this ASN during the period of validity of this Licence.

7.3 No amendments may be made to an entry, when the entry list has been published by the FIA.

7.4 All applications will be studied by the FIA, which will publish the list of cars and Drivers accepted, with their Competition numbers. Successful applicants are automatically admitted to the Masters. Unsuccessful applications will be notified at the latest 5 days after the closing date of entries.

7.5 Entry closing date is set at 15 September 2021 at 23.59 hrs. The entry fee will be indicated in the Supplementary Regulations.

7.6 The limit on the number of entries for the Competition will be indicated in the Supplementary Regulations. If need be, the

conditions de sélection seront indiquées dans le Règlement Particulier.

selection conditions will be indicated in the Supplementary Regulations.

7.7 Dès que la FIA aura publié la liste des engagés sur www.fia.com, l'organisateur ne procédera plus à aucun remboursement des droits d'engagement aux Pilotes qui déclareraient forfait pour la Compétition.

7.7 Once the entry list has been published by the FIA on www.fia.com, the entry fee shall not be refunded by the organiser to Drivers who withdraw their entry in the Competition.

8. EQUIPES NATIONALES

8.1 Les ASN désirant engager leur nation dans la Coupe des Nations des Masters de Course de Côte de la FIA devront sélectionner 4 (quatre) de leurs licenciés inscrits à la Compétition et en communiquer les noms à la FIA le 17 septembre 2021 à 23h59 au plus tard.

8. NATIONAL TEAMS

8.1 ASNs wishing to enter their nation in the FIA Nations Cup of the Hill Climb Masters must select 4 (four) of their licence-holders entered in the Competition and inform the FIA of the names by 17 September 2021 at 23.59 hrs at the latest.

8.2 Chaque ASN engagée désignera un délégué, appelé «Capitaine d'équipe nationale». Celui-ci assurera la coordination et la communication entre les Concurrents, l'ASN, l'organisateur des Masters et la FIA.

8.2 Each ASN entered shall designate a delegate, called «national team Captain», who will be responsible for the coordination and communication between the Competitors, the ASN, the Masters organiser and the FIA.

9. VOITURES ADMISES - GROUPES ET CATÉGORIES

9.1 Pour les voitures de la Catégorie 1

La Compétition est ouverte aux voitures détenant une Fiche Technique Pf (voir Annexe 2) et un passeport technique national répondant aux prescriptions techniques de l'Annexe 3 au présent Règlement Sportif.

Pour les voitures des Catégories 2, 3 et 4

La Compétition est ouverte aux voitures détenant un passeport technique national et répondant aux prescriptions de l'Annexe J (sauf indication contraire).

9. ELIGIBLE CARS - GROUPS AND CATEGORIES

9.1 For cars in Category 1

The Competition is open to cars holding a Pf Technical Sheet (see Appendix 2) and a national technical passport complying with the technical prescriptions of Appendix 3 to these Sporting Regulations.

For cars in Categories 2, 3 and 4

The Competition is open to cars holding a national technical passport and complying with the Appendix J (except indicated otherwise).

9.1.1 Catégorie 1 - Voitures fermées FIA :

Groupe 1	Pf 15 à 39
Groupe 2	Pf 40 à 79
Groupe 3	Pf 80 à 119
Groupe 4	Pf 120 à 159
Groupe 5	Pf > 159

9.1.1 Category 1 - FIA Closed cars:

Group 1	Pf 15 to 39
Group 2	Pf 40 to 79
Group 3	Pf 80 to 119
Group 4	Pf 120 to 159
Group 5	Pf > 159

9.1.2 Catégorie 2 - Voitures de Compétition FIA :

Note : Tous les moteurs suralimentés doivent être équipés d'une bride telle que décrite à l'Annexe 4.

Groupe D/E2-SS (Single-seater)	Voitures de course monoplaces de Formule Internationale ou de Formule Libre d'une cylindrée inférieure ou égale à 3000 cm ³ .
Groupe CN	Voitures de Sport-Production biplaces, ouverte ou fermée, d'une cylindrée inférieure ou égale à 3000 cm ³ .
Groupe E2-SC (Sportscar)	Voitures de compétition biplaces, ouvertes ou fermées, d'une cylindrée inférieure ou égale à 3000 cm ³ .

9.1.2 Category 2 - FIA Competition cars:

Note: All supercharged engines must be fitted with a restrictor as described in Appendix 4.

Group D/E2-SS (Single-seater)	International Formula or Free Formula single-seater racing cars with a cylinder capacity of 3000cm ³ or below.
Group CN	Two-seater Production Sports Cars, open or closed, with a cylinder capacity of 3000cm ³ or below..
Group E2-SC (Sportscar)	Two-seater racing cars, open or closed, with a cylinder capacity of 3000cm ³ or below.

Pour les voitures d'une cylindrée de 3000 cm³ à 6500 cm³ : voir les prescriptions techniques ci-dessous.

a) Groupe E2-SC - Voitures d'une cylindrée supérieure à 3000 cm³ et inférieure ou égale à 6500 cm³ uniquement :

Les voitures doivent être conformes à l'Annexe J, Article 277 Catégorie 2 E2-SC, à l'exception de ce qui suit :

- Le poids minimum est de 1200 kg.
- Toutes les voitures doivent être conformes aux dispositions de l'Annexe J, Article 277.2 Section Sécurité - Véhicules compatibles avec les Catégories II-SH et II-SC pour SC ou SH sauf pour les sièges où l'Article 253-16 (SH) de l'Annexe J doit être respecté.
- Les structures de sécurité (Annexe J, Article 277 2.2) doivent être conformes à l'une des deux options SC ou SH.
- Type Voiture de piste à plus d'une place : Annexe J, Article 253-8 pour SH, 259-16.4 pour SC.

9.2 Catégories - Open

9.2.1 Catégorie 3 - «Open - Voitures de Production» :

- Groupe OpenTCGT («OpTCGT»)

Voitures fermées (voitures de Tourisme et GT) ne répondant pas aux prescriptions techniques de l'Annexe 3 au présent Règlement Sportif, mais strictement conformes à la réglementation nationale de leur ASN. Ces voitures ne doivent pas avoir été inscrites en Compétition FIA, ASN ou de Zone dans un groupe Pf.

9.2.2 Catégorie 4 - «Open – Voitures de Compétition» :

- Groupe OpenSC (Sportscar / «OpSC»)

Voitures de compétition biplaces, ouvertes ou fermées, ne répondant pas aux prescriptions de l'Annexe J, mais strictement conformes à la réglementation nationale de leur ASN.

- Groupe OpenSS (Single-seater / «OpSS»)

Voitures de course monoplaces ne répondant pas aux prescriptions de l'Annexe J, mais strictement conformes à la réglementation nationale de leur ASN.

9.3 Voitures non éligibles

Les voitures d'Autocross ou dérivées d'Autocross ne sont pas admises.

10. MATERIEL ADMIS

10.1 Carburant : seul le carburant conforme aux dispositions de l'Annexe J peut être utilisé; cependant, pour les voitures des Groupes non-FIA de la Catégorie 3 et de la Catégorie 4, les voitures pourront utiliser un carburant (ou une énergie alternative) conforme à la réglementation nationale de leur ASN.

10.2 Préchauffage des pneumatiques : toute forme de préchauffage des pneumatiques avant le départ est interdite et peut entraîner des sanctions pouvant aller jusqu'à la disqualification.

10.3 Sécurité : toute voiture n'offrant pas un caractère de sécurité suffisant ou non conforme aux règlements en vigueur sera refusée ou disqualifiée de la Compétition.

10.3.1 Pour les voitures des Groupes FIA : l'équipement de sécurité doit être conforme aux prescriptions techniques de l'Annexe 3 au présent Règlement Sportif (pour les voitures de la Catégorie 1) et à l'Annexe J (pour les voitures de la Catégorie 2).

10.3.2 Pour les voitures des Groupes non-FIA de la Catégorie 3 et de la Catégorie 4 : l'équipement de sécurité doit être conforme à la

For cars with a cylinder capacity over 3000cm³ to 6500cm³: see the technical prescriptions below.

a) Group E2-SC - Cars with a cylinder capacity over 3000cm³ to 6500cm³ only:

Cars must conform to App. J, Article 277 Category 2 E2-SC, except for the following:

- The minimum weight is 1200kg.
- All cars must comply with the provisions of Appendix J, Article 277.2 Safety section - Vehicles compatible to Category II-SH and II-SC for either SC or SH, except for Seats, where App. J, Article 253-16 (SH) must be respected.
- Safety Structures (App. J, Article 277 2.2) must conform to one of the two options SC or SH.
- Track-car type with more than one seat: App. J, Article 253-8 for SH, 259-16.4 for SC.

9.2 Categories - Open

9.2.1 Category 3 - «Open – Production cars»:

- Group OpenTCGT («OpTCGT»)

Closed cars (Touring car and GT car) that do not satisfy the technical prescriptions of Appendix 3 to these Sporting Regulations, but which strictly comply with the national regulations of their ASN. These cars must not have been registered in a Pf group for an FIA, ASN or Zone Competition.

9.2.2 Category 4 - «Open – Competition cars»:

- Group OpenSC (Sportscar / «OpSC»)

Two-seater competition cars, open or closed, which do not satisfy the prescriptions of Appendix J, but which strictly comply with the national regulations of their ASN.

- Group OpenSS (Single-seater / «OpSS»)

Single-seater racing cars which do not satisfy the prescriptions of Appendix J, but which strictly comply with the national regulations of their ASN.

9.3 Cars that are not eligible

Autocross cars or cars derived therefrom are not eligible.

10. ELIGIBLE MATERIAL

10.1 Fuel: only fuel which complies with the provisions of Appendix J may be used; however, cars of non-FIA Groups of Category 3 and Category 4 may use a fuel (or an alternative energy) complying with the national regulations of their ASN.

10.2 Tyre heating: any form of pre-heating of the tyres before the start is prohibited and may result in sanctions that may go as far as disqualification.

10.3 Safety: any car with insufficient safety features or not complying with the regulations in force shall not be admitted to or shall be disqualified from the Competition.

10.3.1 For cars of the FIA Groups: safety equipment must comply with the technical prescriptions of Appendix 3 to these Sporting Regulations (for Category 1 cars) and Appendix J (for Category 2 cars).

10.3.2 For cars of non-FIA Groups of Category 3 and Category 4: safety equipment must comply with the national regulations of their

réglementation nationale de leur ASN. Le harnais de sécurité doit être homologué par la FIA. Pour les voitures de Tourisme et de GT, l'arceau de sécurité est obligatoire et homologué par la FIA ou certifié par une ASN.

ASN. The safety harness must be homologated by the FIA. For GT and Touring Cars, the rollbar is mandatory and homologated by the FIA or certified by an ASN.

10.3.3 Pour les manches d'essais et de course, l'équipement de sécurité du Pilote doit comprendre un harnais de sécurité, un casque, un dispositif de retenue de la tête et des vêtements résistant au feu (combinaison, cagoule, gants, etc) conformes aux normes approuvées par la FIA ou, s'agissant des Concurrents de la Catégorie 3 et de la Catégorie 4, conformes aux normes d'équipement de sécurité du Pilote approuvées par leur ASN.

10.3.3 The wearing of a safety belt, a crash helmet, a head restraint device and flame-resistant clothing (including the overall, a mask or balaclava, gloves, etc.) complying with the standards approved by the FIA (or for Competitors in Category 3 and Category 4, complying with the standards for Driver safety equipment approved by their ASN) is mandatory during the practice and race heats.

11. NUMÉROS DE COMPÉTITION

11.1 L'octroi des numéros de Compétition est du ressort de la FIA.

11. COMPETITION NUMBERS

11.1 The Competition numbers will be allocated by the FIA.

12. VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES

12.1 Les Pilotes ou leurs représentants officiels doivent se présenter en temps et en heure aux vérifications administratives, dont le lieu et l'horaire seront détaillés dans le Règlement Particulier, à moins qu'une dérogation écrite ne leur ait été accordée par le directeur de course.

12. ADMINISTRATIVE CHECKING

12.1 The Driver or his official representative must report in due time to the administrative checking, the location and time of which will be detailed in the Supplementary Regulations, unless a written waiver has been granted to him by the clerk of the course.

12.2 Lors des vérifications administratives, la Fiche Technique Pf (pour les voitures de la Catégorie 1), le permis de conduire automobile, les Licences Internationales des Pilote et Concurrent, seront contrôlés, ainsi que, si nécessaire, les autorisations des ASN.

12.2 At the administrative checking, the Pf Technical Sheet (for Category 1 cars), the car driving licence, the International Driver's and Competitor's Licences, including authorisation of their ASN (where necessary) will be inspected.

13. VÉRIFICATIONS TECHNIQUES ET PESÉE

13.1 Pour l'identification des voitures et le contrôle des mesures de sécurité, les participants devront obligatoirement présenter leur voiture et l'équipement du Pilote aux vérifications techniques.

13. SCRUTINEERING AND WEIGHING

13.1 For the identification of the cars and the control of safety measures, it is mandatory for participants to present their car and the Driver's equipment for scrutineering.

13.2 Pour les voitures de la Catégorie 1

La Fiche Technique Pf, le passeport technique national et, le cas échéant, la fiche d'homologation de la voiture doivent pouvoir être présentés.

Pour les voitures des Catégories 2, 3 et 4

Le passeport technique national et, le cas échéant, la fiche d'homologation de la voiture doivent pouvoir être présentés.

Dans le cas contraire, la vérification de la voiture pourra être refusée.

13.2 For cars in Category 1

The car's Pf Technical Sheet, the national technical passport and the homologation form if applicable, must be presented.

For cars in Categories 2, 3 and 4

The national technical passport of the car, and its homologation form if applicable, must be presented. Otherwise, scrutineering may be refused.

13.3 Les participants qui se présenteraient aux vérifications techniques après l'heure qui leur a été fixée seront passibles d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification, à la discrétion des commissaires sportifs. Toutefois, les commissaires sportifs pourront autoriser, de leur propre jugement, le contrôle des voitures dont les Concurrents/Pilotes pourront justifier que leur retard est dû à un cas de force majeure.

13.3 Participants reporting for scrutineering after their scheduled time shall be liable to a penalty which may go as far as disqualification, at the stewards' discretion. However, the stewards may decide to allow the car to be scrutineered if the Competitor/Driver can prove that his late arrival was due to force majeure.

13.4 Les vérifications techniques ne constituent pas une attestation de conformité de la voiture aux règlements en vigueur.

13.4 Scrutineering does not constitute confirmation that the car complies with the regulations in force.

13.5 À l'issue des vérifications techniques, la liste des participants admis à la Compétition sera publiée et affichée par l'organisateur.

13.5 After scrutineering has been completed, the list of participants authorised to take part in the Competition shall be published and posted by the organiser.

13.6 A tout moment de la Compétition, y compris avant toute manche d'essais ou de course, une vérification technique complémentaire pourra être effectuée. Cette vérification sera obligatoire sur les voitures présentant des traces manifestes d'accident risquant d'avoir porté atteinte à leur sécurité. Les voitures reconnues en état insuffisant pour participer aux Masters ne pourront pas poursuivre la Compétition.

13.6 At any time during the Competition, including before any practice or race heat, additional scrutineering may be carried out. This scrutineering shall be mandatory for cars showing evident signs of an accident which may have affected their safety. Cars deemed unfit to participate in the Masters shall not be authorised to proceed in the Competition.

13.7 Les commissaires techniques peuvent à tout moment de la Compétition :

13.7 At any time during the Competition, the scrutineers may:

- a) vérifier la conformité de la voiture ou de l'équipement du Pilote,
b) exiger qu'une voiture soit démontée par le Concurrent pour s'assurer que les conditions d'admission ou de conformité sont pleinement respectées,
c) demander à un Concurrent de leur fournir tel échantillon ou telle pièce qu'ils pourraient juger nécessaires,
d) procéder à des contrôles de carburant ; pour ce faire, il doit être possible pour les commissaires techniques de pouvoir prélever 3 échantillons de 1 litre minimum chacun,
e) installer sur la voiture tout matériel de contrôle ou système d'acquisition de données (y compris pour des contrôles quand la voiture est en mouvement).
- 13.8** Le contrôle du poids pourra être effectué à tout moment de la Compétition. En cas d'utilisation d'un lest, celui-ci devra obligatoirement être déclaré aux vérifications techniques.
- 14** **BRIEFING**
- 14.1** Définition : Le briefing des Pilotes est une réunion organisée par le directeur de course pour tous les Pilotes engagés à la Compétition. La liste des Pilotes présents devra être établie.
- 14.2** Objet du briefing : rappeler aux Pilotes les points spécifiques du Règlement Particulier concernant l'organisation des Masters; leur rappeler les notions de sécurité; apporter toute précision concernant l'interprétation des règlements.
- 14.3** L'heure et le lieu du briefing seront mentionnés dans le Règlement Particulier.
- 14.4** Les notes du briefing, rédigées en anglais et optionnellement dans la langue du pays de la Compétition, seront distribuées à tous les Pilotes et Concurrents lors des vérifications administratives.
- 14.5** La présence au briefing est obligatoire. Avant de pouvoir être autorisés à poursuivre la Compétition, les Pilotes ne participant pas au briefing peuvent se voir infliger une amende de €100 par les commissaires sportifs.
- 14.6** Des réunions supplémentaires peuvent être organisées si cela est jugé nécessaire.
- 15** **TABLEAUX D'AFFICHAGE OFFICIELS**
- 15.1** A partir du début de la Compétition, des tableaux d'affichage officiels se trouveront installés par l'organisateur :
- Pendant les vérifications techniques, au parc des vérifications ;
- Pendant les manches d'essais et de course à l'emplacement prévu par le Règlement Particulier ;
- Pendant le délai de réclamation, à l'emplacement prévu par le Règlement Particulier et au Parc Fermé d'arrivée.
- 15.2** Tous les documents, classements, décisions, additifs, modificatifs ou autres, affichés sur ces tableaux, seront opposables aux Concurrents, soit immédiatement, soit à l'issue des délais prévus par le Code.
- 16** **PADDOCK**
- 16.1** Les Pilotes se verront attribuer un espace dans le paddock par l'organisateur.
- 16.2** Chaque Pilote doit s'assurer qu'un extincteur d'au moins 5 kg est disponible dans la zone de paddock qui lui est attribuée.
- 16.3** Chaque Pilote doit faire en sorte qu'une bâche étanche (de minimum 3 x 4 m) résistante aux hydrocarbures soit placée à l'endroit réservé à son équipe où des travaux seront entrepris sur
- a) check the eligibility of the car or of the Driver's equipment,
b) require a car to be dismantled by the Competitor to make sure that the conditions of eligibility and conformity are fully satisfied,
c) require a Competitor to supply them with such parts or samples as they may deem necessary,
d) proceed to fuel controls; in order to do so, it must be possible for the scrutineers to collect 3 samples of 1 litre minimum each,
e) install on the car any checking equipment or data-logging system (including for checks while the car is moving).
- 13.8** The weight control may be carried out at any point during the Competition. In the case of ballast being used, this ballast must be declared during scrutineering.
- 14** **BRIEFING**
- 14.1** Definition: The Drivers' briefing is a meeting organised by the clerk of the course for all Drivers entered in the Competition. The list of Drivers in attendance must be drawn up.
- 14.2** Aim of the briefing: to remind Drivers of the specific points of the Supplementary Regulations concerning the organisation of the Masters; to remind them of the safety provisions; to give any clarification concerning the interpretation of the regulations.
- 14.3** The time and location at which the briefing will take place must be detailed in the Supplementary Regulations.
- 14.4** Briefing notes in English, and optionally in the host language of the Competition, will be given in writing to all Drivers and Competitors at the administrative checking.
- 14.5** Attending the briefing is mandatory. Before they can be allowed to continue the Competition, a fine of €100 can be inflicted by the stewards on any Driver who does not attend the briefing.
- 14.6** Extra meetings may be organised if this is deemed necessary.
- 15** **OFFICIAL NOTICE BOARDS**
- 15.1** Starting from the beginning of the Competition, official notice boards will be installed by the organiser:
- During scrutineering, in the scrutineering parc;
- During practice and race heats in the position provided for in the Supplementary Regulations;
- During the period allowed for the lodging of protests, in the position provided for in the Supplementary Regulations and in the Parc Fermé at the finish.
- 15.2** All documents, classifications, decisions, bulletins, modifications or other displayed on these boards shall be demurrable to Competitors, either immediately or at the end of the time periods provided for by the Code.
- 16** **PADDOCK**
- 16.1** Drivers will be allocated paddock space by the organiser.
- 16.2** Each Driver is responsible for ensuring that a fire extinguisher of at least 5kg is available within the paddock area which has been allocated to him.
- 16.3** Each Driver is required to ensure that a waterproof plastic sheet (minimum dimensions 3 x 4m) resistant to hydrocarbons is spread on the ground in the paddock place reserved for his team where

sa voiture, et ce afin d'éviter toute pollution par fuite accidentelle, etc.

work is to be done on his car, in order to prevent any pollution in case of an accidental leak, etc.

17. SIGNALISATION ET COMPORTEMENT SUR LE PARCOURS

17.1 La signalisation suivante pourra être utilisée pendant les manches d'essais et de course, et elle devra être strictement respectée :

Drapeau rouge :	arrêt immédiat et absolu.
1 Drapeau jaune agité :	danger grave, réduisez votre vitesse et soyez prêt à vous arrêter. Un danger obstrue totalement ou partiellement la piste.
Drapeau jaune à bandes rouges verticales :	surface glissante, changement d'adhérence.
Drapeau vert :	le parcours est dégagé. Devrait être agité au poste de commissaires immédiatement après l'incident ayant nécessité l'utilisation d'un drapeau jaune.
Drapeau bleu :	un concurrent cherche à vous dépasser.
Damier noir/blanc :	fin de la manche (ligne d'arrivée).

17.2 Il est strictement interdit de déplacer une voiture en travers ou en sens inverse de la course, sauf sur ordre des commissaires de piste ou du directeur de course. Toute infraction à cette disposition entraînera la disqualification, sous réserve d'autres sanctions et de la transmission du cas à l'ASN concernée.

17.3 Dans le cas où un Pilote doit interrompre sa manche sur ennui mécanique ou autre, il parkera immédiatement sa voiture en dehors de la piste et la quittera ; il respectera obligatoirement les ordres des commissaires de piste.

17.4 Si lors d'une manche d'essai, un Pilote est gêné ou ralenti pour quelque raison que ce soit, il devra rejoindre l'arrivée du parcours. Aucun nouveau départ ne lui sera accordé. Dans le cas où il aura été arrêté, il respectera obligatoirement les ordres des commissaires de piste.

17.5 Si lors d'une manche de course, un Pilote est gêné ou ralenti par un autre concurrent, il devra rejoindre l'arrivée du parcours et un nouveau départ pourra lui être accordé, sur décision du directeur de course.

Si lors d'une manche de course, un Pilote est arrêté par la présentation d'un drapeau jaune ou rouge, il respectera obligatoirement les ordres des commissaires de piste.

18. DÉROULEMENT DE LA COMPÉTITION

18.1 La Compétition comprendra au minimum deux (2) manches d'essais et au maximum trois (3) manches de course.

18.2 L'ordre de départ sera fonction de la constitution de groupes établie par le collège des commissaires sportifs sur base de la liste des participants. Le directeur de course a toute faculté de modifier l'ordre de départ en fonction des circonstances.

18.3 Les Pilotes doivent se tenir à la disposition du directeur de course au moins une heure avant leur heure de départ. Les Pilotes assumeront les conséquences d'une éventuelle ignorance des dispositions ou changements d'horaire qui pourraient se décider avant le départ.

17. FLAG SIGNALS, TRACK BEHAVIOUR

17.1 The following flag signals may be used during the practice and race heats, and must be strictly observed:

Red flag:	stop immediately and definitively.
1 Waved yellow flag:	serious danger, reduce your speed and be prepared to stop. There is a hazard wholly or partly blocking the track.
Yellow flag with vertical red stripes:	slippery surface, change in grip.
Green flag:	the track is clear. Should be waved at the marshal post immediately after the incident that necessitated the use of a yellow flag.
Blue flag:	competitor attempting to overtake.
Black and white chequered flag:	end of the heat (finish line).

17.2 It is strictly forbidden to drive a car across or in the opposite direction to the direction of the race, unless instructed to do so by the track marshals or the clerk of the course. Any breach of this regulation shall result in disqualification, with the possible addition of other sanctions and the transmission of the case to the ASN concerned.

17.3 If a Driver is obliged to stop his heat owing to mechanical failure or other problems, he must immediately park his car away from the track and leave it, and obey any instructions given by the track marshals.

17.4 If, during a practice heat, a Driver is impeded or slowed down for whatever reason, he must proceed to the course finish. He will not be granted another start. In the case of his having been stopped, he must obey any instructions given by the track marshals.

17.5 If, during a race heat, a Driver is impeded or slowed down by another competitor, he must proceed to the course finish and he may be granted another start, upon the decision of the clerk of the course.

If, during a race heat, a Driver is stopped by the showing of a yellow or red flag, he must obey any instructions given by the track marshals.

18. RUNNING OF THE COMPETITION

18.1 The Competition shall be run over a minimum of two (2) practice heats and a maximum of three (3) race heats.

18.2 The starting order will follow the groups established by the panel of stewards on the basis of the list of participants. The clerk of the course is free to modify the starting order according to the circumstances.

18.3 The Drivers must place themselves at the disposal of clerk of the course at least an hour before their start time. The Drivers shall accept the consequences should they be unaware of any conditions or modifications to the timetable which might be decided prior to the start.

- 18.4** Les Pilotes doivent se ranger dans la file de départ au moins 10 minutes avant leur heure de départ. Le Pilote qui ne se présente pas au départ à son heure ou refuse de prendre le départ pourra être disqualifié de la manche concernée.
- 18.5** Le départ se donne voiture arrêtée et moteur en marche. Les départs seront espacés d'au moins 30 secondes. Des délais inférieurs à 30 secondes peuvent être autorisés à l'appréciation du directeur de course.
- 18.6** Toute voiture ayant déclenché le dispositif de chronométrage sera considérée comme partie et n'aura aucun droit à un second départ.
- 18.7** L'arrivée est jugée lancée. La manche se termine par le passage de la ligne d'arrivée ; la vitesse doit immédiatement être fortement réduite.
- 18.8** Il est strictement interdit de s'entraîner en dehors des heures d'essais officiels.
- 18.9** Toute aide extérieure sur le parcours entraîne la disqualification.
- 18.10** Les voitures arrêtées sur le parcours ne seront remorquées que sur ordre du directeur de course.
- 18.11** Les doubles départs (1 Pilote pour 2 voitures ou 1 voiture pour 2 Pilotes) ne sont pas autorisés.
- 19. PARC FERMÉ**
- 19.1** À la fin de la dernière manche de course, le parcours entre la ligne d'arrivée et l'entrée du Parc Fermé est placé sous le régime du Parc Fermé.
- 19.2** À la fin de la Compétition, toutes les voitures classées restent au Parc Fermé jusqu'à ce que celui-ci soit levé par le directeur de course avec l'autorisation des commissaires sportifs. La levée du Parc Fermé ne peut intervenir avant la clôture du délai de réclamation, soit 30 minutes après la publication des résultats provisoires par catégorie et jusqu'à l'autorisation de sortie donnée par les commissaires sportifs. Dans cette zone, il est interdit d'effectuer quelque intervention ou réparation que ce soit sur la voiture.
- 20. CLASSEMENTS**
- 20.1** Les classements suivants seront établis :
- un classement général absolu des Pilotes des Catégories 1, 2, 3 et 4 confondues ;
 - un classement général des Pilotes pour chaque catégorie ;
 - un classement général des Pilotes pour chaque groupe ;
 - un classement général des nations.
- 20.2** Classement des Pilotes : basé sur le meilleur temps en course
Les classements finaux des Pilotes seront établis en fonction du meilleur temps réalisé par chaque Pilote lors de ses manches de course. En cas d'ex-aequo, les Pilotes seront départagés en fonction de leur second meilleur temps lors de leurs manches de course.
- 20.3** Classement des nations : basé sur la régularité
- Une équipe nationale est composée de quatre (4) Pilotes inscrits (sélectionnés par l'ASN) et d'un (1) Capitaine.
- Chaque Pilote participe aux manches de course (sauf abandon).
- Les deux (2) manches les plus régulières de chaque Pilote (avec le plus petit écart de temps) sont prises en compte.
- Les résultats des trois (3) Pilotes les plus réguliers (avec le plus petit écart de temps) sont pris en compte.
- Pour établir le temps total de l'équipe nationale : les 3 plus petits écarts sont cumulés.
- 18.4** The Drivers shall take their place in the starting file at least 10 minutes prior to their starting time. Any Driver who fails to report to the start at their starting time or refuses to take the start risks disqualification from the heat in question.
- 18.5** The start will take place with the car stationary and the engine running. The starts will be staggered by at least 30 seconds. Intervals of fewer than 30 seconds can be authorised at the discretion of the clerk of the course.
- 18.6** Any car which has triggered the timing apparatus shall be considered as having started, and shall not be granted a second start.
- 18.7** The finish shall be a flying finish. The heat ends when the car crosses the finish line; as soon as this is done, the car must reduce speed drastically.
- 18.8** It is strictly forbidden to practice outside the times scheduled for official practice.
- 18.9** Any outside assistance shall result in disqualification.
- 18.10** Cars which have stopped along the route may be towed away only by order of the clerk of the course.
- 18.11** Double starts (1 Driver for 2 cars or 1 car for 2 Drivers) are not authorised.
- 19. PARC FERMÉ**
- 19.1** At the end of the final race heat, Parc Fermé rules shall apply between the finish line and the entrance to the Parc Fermé.
- 19.2** At the end of the Competition, all classified cars shall remain in Parc Fermé until orders to the contrary are given by the clerk of the course with the approval of the stewards. Parc Fermé rules shall not be lifted until the period of time allowed for the lodging of protests has expired, i.e. 30 minutes after the publication of the provisional results per category and until released by decision of the stewards. In this area, it is forbidden to carry out any work or repairs whatsoever on the car.
- 20. CLASSIFICATIONS**
- 20.1** The following classifications shall be drawn up:
- an overall classification of all the Drivers of Categories 1, 2, 3 and 4 together;
 - an overall classification of the Drivers per category;
 - an overall classification of the Drivers per group;
 - an overall classification of the nations.
- 20.2** Classification of the Drivers: based on best race time
The final Driver classifications will be established according to the best time set by each Driver during his race heats. In the event of a dead heat, Drivers will be separated according to their second best time set during their race heats.
- 20.3** Classification of the nations: based on regularity
- A national team is made up of four (4) entered Drivers (selected by the ASN) and one (1) Captain.
- Each Driver takes part in the race heats (excepting retirement).
- The two (2) most regular heats of each Driver (with the smallest time difference) are taken into account.
- The results of the three (3) most regular Drivers (with the smallest time difference) are taken into account.
- To establish the total time of the national team: the 3 smallest time differences are added together.

- Une équipe avec moins de 3 Pilotes ayant terminé au moins 2 manches ne sera pas classée.
- L'équipe nationale vainqueur est l'équipe avec la plus petite différence de temps total cumulée.

Seuls seront pris en compte les temps s'inscrivant dans les 130% du meilleur temps de la montée respective réalisé par la voiture la plus rapide de son groupe.

- A team with fewer than 3 Drivers having completed at least 2 heats will not be classified.
- The winning national team is the team with the smallest cumulative total time difference.

Only the times within 130% of the best time of the respective climb set by the fastest car of its group will be taken into account.

20.4 Au terme de la Compétition, le Pilote classé premier dans sa catégorie sera déclaré :

- Vainqueur des Masters de Course de Côte de la FIA, Catégorie 1, ou
- Vainqueur des Masters de Course de Côte de la FIA, Catégorie 2, ou
- Vainqueur des Masters de Course de Côte de la FIA, Catégorie 3, ou
- Vainqueur des Masters de Course de Côte de la FIA, Catégorie 4.

20.4 At the end of the Competition, the first classified Driver in his category will be declared:

- Winner of the FIA Hill Climb Masters, Category 1, or
- Winner of the FIA Hill Climb Masters, Category 2, or
- Winner of the FIA Hill Climb Masters, Category 3, or
- Winner of the FIA Hill Climb Masters, Category 4.

20.5 L'équipe nationale classée première au classement final des nations sera déclarée :

- Vainqueur de la Coupe des Nations des Masters de Course de Côte de la FIA.

20.5 The first classified national team in the final classification by nations will be declared:

- Winner of the FIA Nations Cup of the Hill Climb Masters.

20.6 Des prix spéciaux seront attribués au Pilote de moins de 25 ans et à la Pilote féminine les mieux classés au classement général des Masters.

20.6 Special prizes will be awarded to the best classified Driver under 25 years old and the best classified female Driver in the overall classification for the Masters.

21. PÉNALTÉS

21.1 La liste d'exemples ci-dessous n'est pas exhaustive. Les commissaires sportifs ont toute autorité concernant les pénalités à infliger.

21. PENALTIES

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

INFRACTION		PENALITE
01	Engagement d'une voiture non conforme au Règlement	Départ refusé
02	Absence de Licence valable	Départ refusé
03	Défaut de paiement des droits d'engagement (s'il y a lieu)	Départ refusé
04	Défaut de présentation d'une fiche d'homologation ou d'un passeport technique national	Départ refusé
05	Voiture non conforme aux mesures de sécurité	Départ refusé
06	Arrivée tardive en zone de départ	Départ refusé
07	Non-respect des drapeaux de signalisation	Décision des commissaires sportifs
08	Equipement du Pilote non conforme aux mesures de sécurité	Départ refusé
09	Infraction aux règles du Parc Fermé	Décision des commissaires sportifs

INFRINGEMENT		PENALTY
01	Entry of a car that does not comply with the Regulations	Start refused
02	Absence of valid Licences	Start refused
03	Failure to pay entry fees (where applicable)	Start refused
04	Failure to submit an homologation form or the national technical passport	Start refused
05	Car failing to conform to the safety measures	Start refused
06	Late arrival at the starting area	Start refused
07	Failure to respect instructions given by the flag signals	Decision of the stewards
08	Driver's equipment failing to conform to the safety measures	Start refused
09	Infringement of the Parc Fermé rules	Decision of the stewards

10	Présentation en retard aux vérifications administratives	Amende de €50
11	Présentation en retard aux vérifications techniques	Amende de €50
12	Préchauffage des pneumatiques	Décision des commissaires sportifs
13	Absence du Pilote au briefing	Amende de €100
14	Non-conformité des données techniques Pf (en dehors des tolérances mais sans changement de groupe) constatée lors des vérifications techniques sur des voitures de Catégorie 1 sous réglementation Pf (à tout moment après publication de la première liste « ordre de départ »)	Amende de- €250 minimum

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

22. RÉCLAMATIONS ET APPELS

22.1 Toute réclamation sera déposée selon les prescriptions du Code. Toute réclamation doit être formulée par écrit et remise au directeur de course ou à son adjoint ou, en leur absence, à un commissaire sportif, accompagnée de la somme indiquée dans le Règlement Particulier.

Durant les délais de réclamation, le directeur de course doit s'assurer qu'un adjoint soit présent au Parc Fermé pour accuser réception.

Si la réclamation rend nécessaire le transport, le démontage et le remontage de diverses pièces d'une voiture, le plaignant doit verser une caution supplémentaire, fixée par l'ASN organisatrice et dont le montant est indiqué dans le Règlement Particulier.

22.2 Seuls les Concurrents ont le droit de réclamation ; toutefois, les officiels peuvent toujours agir d'office, même dans le cas où ils ne sont pas saisis d'une réclamation (Article 13.1 du Code).

22.3 Le délai de réclamation est indiqué à l'Article 13.3 du Code.

22.4 En cas de réclamation non fondée, la totalité ou partie de la caution pourra être retenue. En outre, s'il est établi que l'auteur de la réclamation a agi de mauvaise foi, l'ASN pourra lui infliger l'une des pénalités prévues au Code.

22.5 Dans le cas des réclamations relatives à la prétendue non-conformité des voitures aux règlements et exigeant le démontage et le remontage de pièces clairement définies d'une voiture, une caution supplémentaire peut être fixée par les commissaires sportifs sur proposition du délégué technique FIA (si désigné) ou sur proposition du commissaire technique en chef. Cette caution supplémentaire doit être versée par le réclamant dans un délai d'une heure à compter de sa notification par les commissaires sportifs (ou, le cas échéant, dans le délai convenu par ces derniers), faute de quoi la réclamation sera considérée comme irrecevable.

22.6 Les cautions ne pourront être remboursées au plaignant que si

10	Reporting late to the administrative checking	Fine of €50
11	Reporting late to scrutineering	Fine of €50
12	Pre-heating tyres	Decision of the stewards
13	Driver not attending the briefing	Fine of €100
14	Non-conformity with the Pf technical data (outside tolerances but without changing group) observed during scrutineering for Category 1 cars under the Pf regulations (at any time after the publication of the first "starting order" list)	Fine of minimum €250

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

22. PROTESTS AND APPEALS

22.1 All protests will be lodged in accordance with the Code. All protests must be made in writing and handed to the clerk of the course or his assistant, or in their absence to any of the stewards, together with a sum to be specified in the Supplementary Regulations.

During the protest time period, the clerk of the course must ensure that an assistant is present in the Parc Fermé to receive any protest.

If the protest requires the transporting, dismantling and re-assembly of various parts of a car, the complainant must make an additional deposit, which shall be set by the organising ASN; the amount of this deposit must appear in the Supplementary Regulations.

22.2 The right to protest lies only with a Competitor; nevertheless, an official acting in his official capacity may even in the absence of a protest take such official action as the case warrants (Article 13.1 of the Code).

22.3 The time limits for lodging protests are those established by Article 13.3 of the Code.

22.4 In the case of a protest without foundation, all or part of the fee may be retained. Moreover, if it is proved that the author of the protest has acted in bad faith, the ASN may inflict upon him one of the penalties indicated in the Code.

22.5 In the case of protests referring to the alleged non-compliance of cars with the regulations and requiring the dismantling and re-assembly of clearly defined parts of a car, an additional deposit may be specified by the stewards on a proposal from the FIA technical delegate (if appointed) or the chief scrutineer. This additional deposit must be paid by the protester within one hour upon notification of the stewards (or, where appropriate, within such timeframe as agreed by them) otherwise, the protest will be deemed inadmissible.

22.6 Protest fees will be refunded to the complainant only if the

- le bien-fondé de la réclamation a été reconnu.
- 22.7** Les frais occasionnés par les travaux et par le transport de la voiture et/ou les frais rendant nécessaires le démontage et le remontage de diverses pièces d'une voiture seront à la charge du Concurrent visé par la réclamation si le bien-fondé de la réclamation a été reconnu.
- 22.8** Les frais occasionnés par les travaux et par le transport de la voiture et/ou les frais rendant nécessaires le démontage et le remontage de diverses pièces d'une voiture seront à la charge du plaignant si le bien-fondé de la réclamation n'a pas été reconnu.
Si les frais occasionnés par la réclamation dépassent le montant de la caution versée, la différence sera à la charge du plaignant. S'ils sont inférieurs, la différence lui sera restituée.
- 22.9** Le montant de la caution d'appel est de €3000.
La Cour d'Appel Internationale est compétente pour connaître dans le cadre d'une Compétition des Championnats de la FIA (dont font partie les Masters), des appels introduits à l'encontre des décisions des commissaires sportifs par tout organisateur, Concurrent, Pilote, ou autre licencié qui est directement concerné ou qui est affecté personnellement par ces décisions. Dans ce cas, les ASN ne pourront refuser leur concours et accord (Article 14.1.1 du Règlement Disciplinaire et Juridictionnel de la FIA).
- 23. AMENDES**
23.1 Une amende peut être infligée à tout Concurrent, Pilote, assistant ou organisateur qui ne respectera pas les prescriptions des officiels de la Compétition. Une amende peut être infligée par les commissaires sportifs.
- 24. PODIUM, PRIX ET COUPES**
24.1 La cérémonie de podium aura lieu immédiatement après la dernière manche de course. Les 3 premiers Pilotes en Catégories 1, 2, 3 et 4 devront être présents et porter leur combinaison de Compétition. S'ils ne participent pas à cette cérémonie et/ou s'ils ne portent pas les vêtements appropriés, ils seront passibles d'une amende infligée par les commissaires sportifs.
- 24.2** Des médailles d'or, d'argent et de bronze seront respectivement remises aux trois premiers des Catégories 1, 2, 3 et 4.
L'hymne national du Pilote vainqueur de chaque catégorie sera joué et les drapeaux nationaux des trois premiers seront hissés (la nationalité du Pilote étant celle correspondant à l'ASN qui lui a délivré la Licence).
- 24.3** Des prix en espèces seront attribués aux trois premiers Pilotes des Catégories 1, 2, 3 et 4.
Des prix en espèces seront attribués au premier Pilote de moins de 25 ans et à la première Pilote féminine.
- 24.4** Des médailles d'or, d'argent et de bronze seront respectivement remises aux Pilotes des trois premières équipes de la Coupe des Nations.
Une Coupe sera remise au Capitaine de l'équipe nationale.
L'hymne national de l'équipe vainqueur sera joué et le drapeau national de l'équipe vainqueur sera hissé.
- validity of the protest has been recognised.
- 22.7** The costs generated by the work and by the transporting of the car and/or the costs arising from the dismantling and reassembly of various parts of a car will be borne by the Competitor targeted by the protest if the validity of the protest has been recognised.
- 22.8** The costs generated by the work and by the transporting of the car and/or the costs arising from the dismantling and reassembly of various parts of a car will be borne by the complainant if the validity of the protest has not been recognised.
If the costs generated by the protest exceed the amount of the fee paid, the difference will be borne by the complainant. If they are lower, the balance will be returned to him.
- 22.9** The amount of the appeal is €3000.
The International Court of Appeal will hear, in the context of a Competition forming part of an FIA Championship (which includes the Masters), appeals against decisions of the stewards of a Competition brought by organisers, Competitors, Drivers or other licence-holders that are addressees of such decisions or that are individually affected by such decisions. In this case, the ASNs cannot refuse to give their assistance and agreement (Article 14.1.1 of the Judicial and Disciplinary Rules of the FIA).
- 23 FINES**
23.1 A fine may be inflicted on any Competitor, Driver, assistant or organiser who does not respect the prescriptions of the officials of the Competition. A fine may be inflicted by the stewards.
- 24. PODIUM, PRIZES AND CUPS**
24.1 The podium ceremony will be held immediately after the last race heat. The first 3 Drivers in Categories 1, 2, 3 and 4 must be present, wearing their Competition overalls. Failure to attend this ceremony and/or the wearing of inappropriate clothing will be penalised by a fine inflicted by the stewards.
- 24.2** Gold, silver and bronze medals will respectively be awarded to the first three Drivers of Categories 1, 2, 3 and 4.
The national anthem of each category winner will be played and the national flags of the first 3 classified Drivers will be hoisted (the nationality of a Driver being that of the ASN which issued his Licence).
- 24.3** Cash prizes will be awarded to the Top 3 Drivers in Categories 1, 2, 3 and 4.
Cash prizes will be awarded to the first classified Driver under 25 and to the first female Driver.
- 24.4** Gold, silver and bronze medals will respectively be awarded to the Drivers of the first three teams in the Nations Cup.
A trophy will be awarded to the national team Captain.
The national anthem of the winning team will be played and the national flag of the winning team will be hoisted.

ANNEXES

APPENDICES

ANNEXE I

A) CRITERES D'ADMISSION PARTICULIERS POUR LES PILOTES DU CHAMPIONNAT BRITANNIQUE DES COURSES DE COTE DE MOTORSPORT UK

Toutes les dispositions de l'Article 6 «Pilotes et Concurrents admis» du Règlement sportif restent valides, à l'exception des dispositions des Articles 6.2.d] et 6.2.e] (niveau national).

La sélection des Pilotes britanniques admis à la Compétition s'opère exceptionnellement sur des critères différents de ceux appliqués pour les autres championnats nationaux.

Catégories

Les catégories régulées par le Motorsport UK sont regroupées pour la Compétition comme suit :

- Catégorie des voitures «Road-Going Production» (classes A et B combinées) ;
- Catégorie des voitures «Modified Production» (classes C et D combinées) ;
- Catégorie des voitures «Sports Libre» (classes F et G combinées) ;
- Catégorie des voitures «Racing» (classes H, I, J, K et L combinées).

Les conditions d'éligibilité pour la Compétition sont les suivantes :

- Les 3 premiers des 4 catégories «Road-Going Production», «Modified Production», «Sports Libre» et «Racing», sur la base du classement du Championnat «Leaders» des Courses de Côte du Motorsport UK.
- Les 10 premiers du classement général final du Championnat Britannique des Courses de Côte du Motorsport UK.

B) CRITERES D'ADMISSION PARTICULIERS POUR LES PILOTES DU CHAMPIONNAT MALTAIS DES COURSES DE COTE [MMF]

Toutes les dispositions de l'Article 6 «Pilotes et Concurrents admis» du Règlement sportif restent valides, à l'exception des conditions suivantes :

La sélection des Pilotes maltais admis à la Compétition s'opère exceptionnellement sur des critères différents de ceux appliqués pour les autres championnats nationaux.

Les Pilotes et les Concurrents sont admis sur la base des classements finaux du championnat moderne national, arrêtés lors de la saison précédente.

Les Pilotes devront obligatoirement engager la voiture avec laquelle ils ont rempli leur critère d'éligibilité ou avec laquelle ils sont engagés au championnat national lors de l'année en cours.

APPENDIX I

A) SPECIFIC ADMISSION CRITERIA FOR DRIVERS OF THE MOTORSPORT UK BRITISH HILL CLIMB CHAMPIONSHIP

All provisions of Article 6 «Eligible Drivers and Competitors» of the Sporting Regulations remain valid, except the provisions of Articles 6.2.d] and 6.2.e] (national level).

The selection of British Drivers admitted to the Competition is exceptionally based on criteria different to those applied for the other national championships.

Categories

The categories regulated by Motorsport UK are composed as follows for the Competition:

- Category «Road-Going Production Cars» (classes A and B combined);
- Category «Modified Production Cars» (classes C and D combined);
- Category «Sports Libre Cars» (classes F and G combined);
- Category «Racing Cars» (classes H, I, J, K and L combined).

The eligibility conditions for the Competition are as follows:

- The first 3 in the 4 categories: «Road-Going Production Cars», «Modified Production Cars», «Sports Libre Cars» and «Racing Cars», on the basis of the classification of the Motorsport UK Hill Climb Leaders Championship.
- The first 10 in the final overall classification of the Motorsport UK British Hill Climb Championship.

B) SPECIFIC ADMISSION CRITERIA FOR DRIVERS OF THE MALTESE HILL CLIMB CHAMPIONSHIP [MMF]

All provisions of Article 6 «Eligible Drivers and Competitors» of the Sporting Regulations remain valid, except the following conditions:

The selection of Maltese Drivers admitted to the Competition is exceptionally based on criteria different to those applied for the other national championships.

The Drivers and Competitors are admitted based on the final classifications of the modern national championship of the previous season.

The Drivers must enter the car with which they fulfilled their eligibility criteria or with which they registered for the national championship of the current year.



FEDERATION
INTERNATIONALE
DE L'AUTOMOBILE
WWW.FIA.COM

Annexe 2 / Appendix 2

FICHE TECHNIQUE PF : CONDITIONS ET TOLÉRANCES

PF TECHNICAL SHEET: CONDITIONS AND TOLERANCES

ART. 1	DÉFINITIONS	DEFINITIONS
	<p>Fiche Technique Pf</p> <p>Ensemble des informations techniques de la voiture déclarées via le site internet dédié "Facteur de Performance" : www.fiaperformancefactor.com</p> <p>La Fiche Technique Pf doit être générée sur le site internet Pf exclusivement.</p> <p>Pf</p> <p>Valeur du "Facteur de Performance" de la voiture.</p> <p>Le nombre Pf indique le niveau de performance de la voiture et permet sa catégorisation en accord avec le Règlement Sportif.</p> <p>Le Pf est déterminé par une analyse globale des facteurs influant sur les performances de course d'une voiture.</p> <p>Le Pf d'une voiture peut changer suivant les modifications apportées aux paramètres de la voiture.</p> <p>Le nombre Pf doit être généré sur le site internet Pf et est indiqué sur la Fiche Technique Pf.</p> <p>PF-ID</p> <p>Ce code à 8 chiffres identifie la Fiche Technique Pf et l'associe à la configuration de la voiture engagée dans le cadre d'une Compétition FIA.</p> <p>Le PF-ID doit être généré sur le site internet Pf et est indiqué sur la Fiche Technique Pf.</p>	<p>Pf Technical Sheet</p> <p>All the technical information of the car declared via the dedicated "Performance Factor" website: www.fiaperformancefactor.com</p> <p>The Pf Technical Sheet must be generated exclusively by the Pf website.</p> <p>Pf</p> <p>The "Performance Factor" value of the car.</p> <p>The Pf number indicates the car's level of performance and its categorisation in accordance with the Sporting Regulations.</p> <p>The Pf is determined via a comprehensive analysis of the factors that influence the car's race performance.</p> <p>The Pf of a car can change depending on the modifications made to the car's parameters.</p> <p>The Pf value must be generated by the Pf website and appears on the Pf Technical Sheet.</p> <p>PF-ID</p> <p>This 8-digit code identifies the Pf Technical Sheet and links it to the configuration of the car entered in the FIA Competition.</p> <p>The Pf-ID must be generated by the Pf website and appears on the Pf Technical Sheet.</p>
ART. 2	CONDITIONS	CONDITIONS
2.1	Lors d'une demande d'inscription à une Compétition FIA, le Pilote et le Concurrent doivent procéder à la déclaration technique de la voiture engagée et obtenir une Fiche Technique Pf en respectant les délais précisés dans le formulaire d'engagement, faute de quoi la candidature à la Compétition FIA sera refusée.	When submitting a registration request for an FIA Competition, the Driver and the Competitor must conduct a technical declaration of the car entered and obtain a Pf Technical Sheet, by the deadlines set out in the entry form, failing which the application to the FIA Competition will be rejected.
2.2	Une seule Fiche Technique Pf (avec un seul PF-ID) est soumise pour chaque voiture engagée à une Compétition FIA.	Only one Pf Technical Sheet (with a single PF-ID) is to be submitted for each car entered in the FIA Competition.
2.3	Le Pilote et le Concurrent doivent : - envoyer une copie de la Fiche Technique Pf ou déclarer le Pf et le PF-ID de la voiture à l'organisateur au moyen du formulaire d'engagement de la Compétition FIA, avant la date de clôture des inscriptions à la Compétition FIA ; - présenter une copie de la Fiche Technique Pf lors des vérifications administratives ; - présenter une copie de la Fiche Technique Pf lors des vérifications techniques.	The Driver and the Competitor must: - send a copy of the Pf Technical Sheet or declare the Pf and PF-ID of the car to the organiser via the FIA Competition entry form, before the closing date for entries in the FIA Competition; - present a copy of the Pf Technical Sheet during administrative checks; - present a copy of the Pf Technical Sheet during scrutineering.
2.4	Le nombre Pf indiqué dans la Fiche Technique Pf soumise lors de l'engagement catégorise la voiture dans l'un des groupes précisés à l'Article 9.1.1 du Règlement Sportif.	The Pf value listed on the Pf Technical Sheet submitted during registration categorises the car into one of the groups listed under Article 9.1.1 of the Sporting Regulations.
2.5	En soumettant une Fiche Technique Pf, le Pilote et le Concurrent attestent de l'exactitude et de la conformité des renseignements déclarés.	By submitting the Pf Technical Sheet, the Driver and the Competitor certify that the information declared is accurate and in conformity.
2.6	Le Pilote et le Concurrent confirment que la voiture engagée respecte les prescriptions techniques de l'Annexe 3 du Règlement Sportif et est conforme à la Fiche Technique Pf soumise lors de l'engagement.	The Driver and the Competitor confirm that the car entered complies with the technical specifications in Appendix 3 to the Sporting Regulations and the Pf Technical Sheet submitted during registration.

2.7	Une fois la liste officielle des engagés publiée et jusqu'aux vérifications techniques de la Compétition, aucun amendement à la Fiche Technique Pf ne peut être apporté.	Once the official entry list has been published and up until scrutineering for the Competition, no amendment can be made to the Pf Technical Sheet.
2.8	Une fois la liste officielle des engagés publiée et durant toute la durée de la Compétition FIA, la suppression de la Fiche Technique Pf soumise à l'organisateur et archivée sur le site internet Pf n'est pas autorisée.	Once the official entry list has been published and during the entire duration of the FIA Competition, the Pf Technical Sheet submitted to the organiser and stored on the PF website cannot be deleted.
2.9	Lors des vérifications techniques, des corrections ou des mises en conformité de la Fiche Technique Pf peuvent être apportées sur demande des commissaires techniques.	During scrutineering, the Pf Technical Sheet can be corrected or brought into conformity upon the request of the scrutineers.

ART. 3	VÉRIFICATIONS TECHNIQUES	SCRUTINEERING
	Si une erreur ou une donnée incorrecte est découverte au cours des vérifications techniques, l'erreur doit être corrigée sur la Fiche Technique Pf pour simuler et vérifier le nouveau nombre Pf de la voiture.	If an error or incorrect data is discovered during scrutineering, the error must be corrected on the Pf Technical Sheet in order to simulate and check the car's new Pf number.
	Si le nouveau Pf obtenu classe la voiture dans le même groupe, les modifications à la Fiche Technique Pf seront validées. Aucune autre mesure n'est prise.	If the new Pf obtained classifies the car in the same group, the amendments to the Pf Technical Sheet will be approved. No other measure needs to be taken.
	Si le nouveau Pf obtenu classe la voiture dans un groupe différent de celui dans lequel s'est engagé le Concurrent, la non-conformité de la Fiche Technique Pf sera rapportée aux commissaires sportifs.	If the new Pf obtained classifies the car in a different group to the one in which the Competitor is entered, the non-conformity of the Pf Technical Sheet will be reported to the stewards.

ART. 4	TOLÉRANCES	TOLERANCES
	Les tolérances à la Fiche Technique Pf ci-dessous s'appliquent.	The below tolerances for the Pf Technical Sheet apply.

4.1	POIDS DE COURSE	RACE WEIGHT
4.1.1	Poids de course + 100 / - 10 kg Le poids de course réel de la voiture, comparé au poids Pf déclaré, doit se situer dans cette fourchette. Le poids sera celui d'une "configuration sec" avec les roues/pneus appropriés en place.	Race Weight +100 / -10 kg The actual weight of the car, compared to the declared Pf weight, must be within this weight band. The weight will be for a 'dry setup' with appropriate wheels/tyres in place.
4.2	MOTEUR	ENGINE
4.2.1	Moteur d'origine Aucune Utilisation prévue à l'origine pour le bloc moteur [Moto - Voiture].	Original Engine None The original use of the engine block [Moto - Car].
4.2.2	Bloc (Série ou « Custom ») Aucune Le type de bloc moteur (de Production en Série ou « Custom ») est l'élément considéré dans ce facteur.	Block (Series or Custom) None The type of engine block (from a Series Production or Custom) is the part considered in this factor.
4.2.3	Disposition des cylindres Aucune	Cylinder layout None
4.2.4	Nombre de cylindres Aucune	Number of cylinders None
4.2.5	Nombre de soupapes par cylindre Aucune	Number of valves per cylinder None
4.2.6	Alésage +/- 0,25 mm	Bore +/-0.25 mm
4.2.7	Cylindrée +/- 1 %	Engine displacement +/-1 %
4.2.8	Nombre de boîtiers papillon Aucune	Number of throttle bodies None

4.2.9	Diamètre du boîtier papillon + 0,2 mm/- libre Ce paramètre est fondé sur la dimension maximale du boîtier papillon déclarée par le Concurrent.	Throttle body diameter +0.2 mm/- free This uses the Competitor's declared maximum throttle body dimension.
4.2.10	Type de carter Aucune	Oil sump type None
4.2.11	Type de carburant Aucune	Fuel type None
4.2.12	Type d'admission Aucune	Induction type None
4.2.13	Nombre de turbocompresseurs/compresseurs Aucune	Number of turbochargers/ superchargers None
4.2.14	Diamètre de l'inducteur de turbocompresseur + 0,2 mm/- libre Ce paramètre est fondé sur la dimension maximale de l'inducteur déclarée par le Concurrent.	Turbocharger inducer diameter +0.2 mm/- free This uses the Competitor's declared maximum inducer dimension.
4.2.15	Nombre de brides Aucune	Number of restrictors None
4.2.16	Diamètre de bride + 0,1 mm/- libre Ce paramètre est fondé sur la dimension maximale de la bride déclarée par le Concurrent.	Restrictors diameter +0.1 mm/- free This uses the Competitor's declared maximum restrictor dimension.
4.2.17	Catalyseur Aucune	Catalyst None
4.2.18	Régime moteur (maximum) + 500 tr/min Le Concurrent doit pouvoir prouver que le régime moteur - en tr/min - déclaré sur la Fiche Technique Pf peut être atteint lors de l'épreuve.	RPM (maximum) + 500 rpm The Competitor must be able to prove that the engine speed - in RPM - declared on the Pf Technical Sheet can be achieved at the event.
4.2.19	Rapport volumétrique (maximum) +0,1 / - libre Ce paramètre est fondé sur le rapport volumétrique maximum déclaré par le Concurrent.	Compression ratio (maximum) +0.1 / - free This uses the Competitor's declared maximum compression ratio.
4.2.20	Calage variable des soupapes Aucune	Variable Valve Timing None
4.2.21	Type de moteur Aucune	Engine type None
4.3	TRANSMISSION	DRIVE TRAIN
4.3.1	Roues motrices Aucune	Driven wheels None
4.3.2	Nombre de rapports Aucune	Number of gears None
4.3.3	Commande de boîte Aucune	Shifting mechanism None
4.3.4	Diamètre des roues Aucune Sont prises en compte pour les roues la valeur la plus grande si deux diamètres sont utilisés et la "configuration sec" avec les roues/pneus appropriés en place.	Wheels diameter None The wheel size considered is the largest if two diameters are used and the 'dry setup' with appropriate wheels/ tyres.

4.3.5	Fixation des roues Aucune	Wheel attachment None
4.4	AÉRO	AERO
4.4.1	Empattement +/- 20 mm	Wheelbase +/-20 mm
4.4.2	Porte-à-faux avant +/- 20 mm	Front overhang +/-20 mm
4.4.3	Splitter en avant du pare-chocs +/- 20 mm	Splitter ahead of bumper +/-20 mm
4.4.4	Porte-à-faux arrière de la carrosserie +/- 20 mm	Rear body overhang +/-20 mm
4.4.5	Porte-à-faux du diffuseur +/- 20 mm	Diffuser overhang +/-20 mm
4.4.6	Porte-à-faux de l'aile arrière +/- 50 mm	Rear wing overhang +/-50 mm
4.4.7	Hauteur de l'aile arrière +/- 50 mm	Rear wing height +/-50 mm
4.4.8	Largeur train avant +/- 20 mm	Front axle width +/-20 mm
4.4.9	Largeur train arrière +/- 20 mm	Rear axle width +/-20 mm
4.5	CHÂSSIS	CHASSIS
4.5.1	Type de châssis Aucune	Chassis type None
4.5.2	Structure de renforcement du châssis Aucune	Chassis reinforcement structure None
4.5.3	Nombre de portières utilisables Aucune Les portières sont utilisables.	Number of operable doors None These are operable doors.
4.5.4	Type de réservoir Aucune Admissibilité conformément à l'Annexe 7 du Règlement Sportif.	Fuel tank type None Eligibility according to Appendix 7 of the Sporting Regulations.
4.5.5	Pare-brise En cas d'erreur – à corriger.	Windscreen If error – to be corrected.



FEDERATION
INTERNATIONALE
DE L'AUTOMOBILE
WWW.FIA.COM

Annexe 3 / Appendix 3

Annexe Technique au Règlement Sportif des Masters de Course de Côte de la FIA – Voitures de Catégorie 1

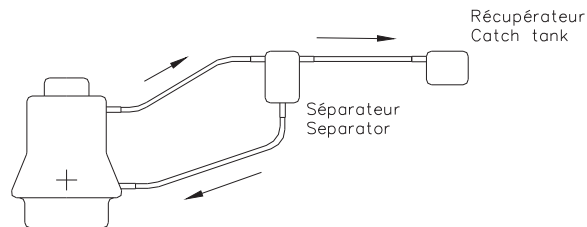
Technical Appendix to the Sporting Regulations of the FIA Hill Climb Masters – Category 1 Cars

Article modifié-Modified Article	Date d'application-Date of application	Date de publication-Date of publication

ART. 1	GENERALITES	GENERAL
	<p>Ce règlement s'applique aux voitures prenant part aux Courses de Côte ou épreuves de vitesse sur routes en asphalte. Ces voitures roulent les unes après les autres.</p>	<p>These regulations relate to cars taking part in hill climbs or speed events on asphalt roads. These cars compete singly on the course.</p>
1.1	<p>Admissibilité :</p> <p>Catégorie 1 Les voitures admissibles dans la Catégorie 1 doivent provenir d'un modèle ayant un toit et comportant au moins 2 sièges. Elles sont définies soit au paragraphe 1 de l'Article 251-2.1.1 de l'Annexe J soit à l'Article 251-2.1.2 de l'Annexe J et au paragraphe 6 'SH' de l'Article 277-1 de l'Annexe J.</p>	<p>Eligibility :</p> <p>Category 1 Vehicles eligible for Category 1 must be derived from cars with a roof and at least two seats. They are defined either by Appendix J Article 251, Article 2.1.1 paragraph 1, or by both Appendix J Article 251-2.1.2 and Appendix J Article 277-1 paragraph 6 'SH'.</p>
ART. 2	Règlement Technique spécifique à la Course de Côte	Specific Hill Climb Technical Regulations
2.1	<p>Dimensions</p> <p>Longueur La longueur hors-tout de la voiture ne doit pas dépasser 5200 mm.</p> <p>Empattement L'empattement peut être modifié de +/- 75 mm par rapport à celui du modèle d'origine de la voiture. <i>Note : Toute voiture dont l'empattement est supérieur à 75 mm par rapport au modèle d'origine reste éligible. Cette configuration doit être spécifiquement renseignée dans la Fiche Technique Pf et impactera la valeur du "Facteur de Performance" de la voiture.</i></p> <p>Largeur La largeur hors-tout de la voiture y compris les roues complètes ne doit pas dépasser 2100 mm, les roues directrices étant dirigées vers l'avant.</p> <p>Porte-à-faux Libre dans la limite de la longueur maximale.</p> <p>Hauteur Le point le plus haut de la voiture ne doit pas excéder une hauteur mesurée de 150mm mesurés verticalement depuis le point le plus haut du pare-brise, excepté pour l'armature de sécurité.</p> <p>Garde au sol La garde au sol est libre.</p>	<p>Dimensions</p> <p>Length The overall length of the car must not exceed 5200 mm.</p> <p>Wheelbase The wheelbase must be within +/-75 mm of the base model of the car used. <i>NB: Any car whose wheelbase is longer than 75 mm compared with the base model remains eligible. This configuration must be specifically indicated on the Pf Technical Sheet and will have an impact on the "Performance Factor" value of the car.</i></p> <p>Width The overall width of the car including the complete wheels must not exceed 2100 mm, when the steered wheels are in the straight ahead position.</p> <p>Overhangs Free within maximum length.</p> <p>Height The highest part of the car must not exceed the height measured 150mm vertically from the highest point on the windscreen, except as regards the roll over structure.</p> <p>Ground clearance Ground clearance is free.</p>

2.2	Carrosserie	Bodywork
2.2.1	<p>Portes</p> <p>Toute voiture fermée doit avoir des portes similaires à celles du modèle dont elle est issue. Au moins une ouverture par côté est nécessaire afin de permettre l'accès à l'habitacle et à ses occupants. L'habitacle doit être conçu de telle sorte que le pilote assis en position de conduite normale puisse en sortir en 7 secondes par l'ouverture côté pilote, et en 9 secondes par l'ouverture côté passager.</p>	<p>Doors</p> <p>All closed cars must have doors similar to the base model of the car. At least one opening (door) is required on each side, in order to allow access to the cockpit and its occupants. The cockpit must be designed so as to allow the driver to get out from his normal driving position in seven seconds through the driver's opening and in nine seconds through the passenger's opening.</p>
2.2.2	<p>Carrosserie</p> <p>Les roues alignées pour aller en ligne droite, la partie de chaque roue complète et de ses fixations située au-dessus du plan passant par l'axe d'essieu, ne doit être visible ni de dessus ni de l'arrière.</p>	<p>Bodywork</p> <p>With the front wheels aligned to proceed straight ahead, the part of each complete wheel and its fixings situated above the plane passing through the axle centreline, must not be visible from above or from the rear.</p>
2.2.3	<p>Pare-brise</p> <p>La forme, la dimension et l'inclinaison au centre du pare-brise doivent être celles du pare-brise du modèle de la voiture d'origine. Le pare-brise doit être en verre feuilleté ou en polycarbonate ou en PMMA assurant la même transparence que le verre d'origine. S'il est en polycarbonate ou PMMA, l'épaisseur de celui-ci ne doit pas être inférieure à 4,75 mm. Les pare-brise en verre teinté ne sont autorisés que s'ils sont d'origine pour la voiture en question. Les pare-brise en verre feuilleté comportant des impacts ou des fêlures qui gênent sérieusement la visibilité ou qui les rendent susceptibles de se casser davantage pendant la compétition ne seront pas acceptés.</p> <p>Un essuie-glace en ordre de marche est obligatoire. Un système fonctionnel de désembuage est obligatoire.</p>	<p>Windscreen</p> <p>The shape, size and angle on the centreline of the windscreen must be that of the windscreen of the base model of the car. The windscreen must be made of laminated glass or of a polycarbonate or PMMA, to ensure the same transparency as the original glass. If made of polycarbonate or PMMA, the thickness must not be less than 4.75 mm. Tinted glass screens are only permitted if they are original for this car. Windscreens which are damaged to such an extent that visibility is seriously impaired, or that there is a likelihood of their breaking further during the competition will be rejected.</p> <p>A windscreen wiper in working order is mandatory. An efficient windscreen demisting system is mandatory.</p>
2.3	Moteur	Engine
2.3.1	<p>La cylindrée du moteur est calculée conformément à la définition de l'Article 251.2.3.1. Les formules d'équivalence de cylindrée entre les différents types de moteurs sont définies aux Articles 252.3.1 à 252.3.5. La cylindrée maximum du moteur est de 6500 cm³. Le type de moteur est libre à condition qu'il soit à Combustion Interne. Le type d'alimentation est libre. L'emplacement du moteur doit être celui de la voiture d'origine. Sa position et son orientation sont libres.</p>	<p>The engine capacity is calculated in accordance with the definition of Article 251-2.3.1. The cylinder capacity equivalence formula between the various types of engines are defined in Articles 252-3.1 to 252-3.5. Maximum engine capacity is 6500 cm³. Engine type is free but must be Internal Combustion. Induction type free. Engine location is as in the base model of the car. Position and orientation are free.</p>
2.3.2	<p>Tuyauterie d'échappement</p> <p>La partie terminale de l'échappement doit se trouver à l'intérieur du périmètre de la voiture, à moins de 10 cm de ce périmètre et à l'arrière du plan vertical passant par le centre de l'empattement. Les gaz d'échappement ne peuvent en sortir qu'à l'extrémité du système.</p>	<p>Exhaust system</p> <p>The exit of the exhaust pipe must be situated within the perimeter of the car and less than 10 cm from this perimeter and to the rear of the vertical plane passing through the centre of the wheelbase. Exhaust gas may only exit at the end of the system.</p>
2.3.3	<p>Enregistreur de données régime moteur</p> <p>Pour lire le régime moteur, chaque Concurrent doit fournir le signal d'allumage et l'alimentation électrique pour l'enregistreur de données de la FIA. L'enregistreur de données régime moteur doit être installé en stricte conformité avec les instructions fournies et doit être opérationnel à tout moment pendant la compétition. Il est de la responsabilité de chaque Concurrent de s'assurer que le système fonctionne correctement. Le Concurrent doit fournir le câblage comme indiqué dans les "Instructions Techniques pour l'enregistreur de données régime moteur" ci-jointes.</p>	<p>RPM data logger</p> <p>To read the engine RPM, each Competitor must provide the ignition signal and the power supply for the FIA data logger. The RPM data logger must be installed in strict compliance with the relevant instructions, and must work at all times during the competition. It is the responsibility of each Competitor to ensure that the system is working properly. The Competitor must provide wiring as described in the attached "RPM data logger Technical Instructions".</p>
2.4	Récupérateur d'huile	Oil catch tank

- 2.4.1** Le récupérateur d'huile doit avoir une capacité minimale de 2 litres pour les voitures d'une cylindrée moteur inférieure ou égale à 2000 cm³ et de 3 litres pour les voitures d'une cylindrée supérieure à 2000 cm³. Ce récipient doit être en matière plastique translucide ou doit comporter un panneau transparent. Il est possible de monter un séparateur air/huile à l'extérieur du moteur (capacité maximale 1 litre), selon le Dessin 255-3.
- The oil catch tank must have a capacity of 2 litres for cars with a cubic capacity equal to or below 2000 cm³, and 3 litres for cars with a cubic capacity of over 2000 cm³. This container must be either made out of translucent plastic or must include a transparent window. An air/oil separator can be mounted outside the engine (maximum capacity 1 litre), in accordance with Drawing 255-3.



255-3

- 2.4.2** Il ne peut y avoir de retour de l'huile du r cipient r cup rateur vers le moteur que par gravit . Il est autorisé de monter un ventilateur pour le refroidissement de l'huile moteur, mais sans que cela implique d'effet aérodynamique.
- The oil must only flow from the oil catch tank towards the engine by the force of gravity alone. A fan may be fitted for cooling the engine oil, but must have no aerodynamic effect.

2.5	Orifices de remplissage et bouchons	Tank fillers and caps
	Les bouchons des orifices et reniflards doivent être conçus de manière à assurer un blocage effectif réduisant les risques d'ouverture accidentelle par suite d'un choc violent ou d'une fausse manœuvre en le fermant.	All filler and vent caps must be designed to ensure an efficient locking action which reduces the risks of accidental opening following a crash impact or incomplete closing after refuelling.
	Les orifices de remplissage, reniflards et bouchons ne doivent pas saillir de la carrosserie.	The tank fillers, vents and caps must not protrude beyond the bodywork.
	Les orifices de remplissage et reniflards doivent être placés dans des endroits où ils ne sont pas vulnérables en cas d'accident.	The tank fillers, vents and breathers must be placed where they are not vulnerable in the event of an accident.
2.6	Suspension et direction	Suspension and steering
	La suspension est libre.	Suspension is free.
2.6.1	Bras de suspension	Suspension Arm
	Tous les bras de suspension doivent être faits d'un matériau métallique homogène.	All suspension members must be made from an homogeneous metallic material.
	Le chromage de tout élément de suspension en acier est interdit.	Chromium plating of any steel suspension components is forbidden.
2.6.2	Modification de la direction	Steering modifications
	Les modifications de la direction doivent être conformes à l'Article 253-4 "Direction" de l'Annexe J.	Steering modifications must be in accordance with Appendix J Article 253-4 'Steering'.
2.7	Transmission aux roues	Transmission to the wheels
	Le type de transmission et la position sont libres.	Transmission type and position are free.
	Le nombre de rapports est libre.	Number of gears is free.
2.8	Marche arrière	Reverse gear
	Toutes les voitures doivent comporter une marche arrière qui puisse à tout moment pendant la compétition être sélectionnée lorsque le moteur est en marche et être utilisée par le pilote assis normalement.	All cars must have a reverse gear which, at any time during the competition, can be selected while the engine is running and used by the driver when seated normally.
2.9	Rétroviseur	Rear view mirror
	La visibilité vers l'arrière doit être assurée par au moins un rétroviseur extérieur.	Rearward visibility must be ensured by a least one external rear-view mirror.

Le rétroviseur doit avoir une surface réfléchissante d'au moins 75 cm². The rear-view mirror must have a reflecting surface of at least 75 cm².

2.10 Roues et pneus Wheels and Tyres

Les pneus sont libres.

Tyres are free.

Toutes les roues doivent être faites de matériaux métalliques homogènes.

All wheels must be made from homogeneous metallic materials.

2.11 Poids minimum Minimum weight

Il s'agit du poids réel de la voiture, sans équipage ni son équipement. A aucun moment de la compétition, la voiture ne doit peser moins que les poids minimums suivants.

This is the real weight of the car with no crew or their equipment. At no time during the competition may the car weight less than the following minimum weight.

Jusqu'à 1000 cm ³	525 kg
Entre 1000 cm ³ et 1400 cm ³	575 kg
Entre 1400 cm ³ et 1600 cm ³	605 kg
Entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³	670 kg
Entre 2000 cm ³ et 3000 cm ³	750 kg
Entre 3000 cm ³ et 4000 cm ³	855 kg
Entre 4000 cm ³ et 5000 cm ³	935 kg
Au-delà de 5000 cm ³	1035 kg

Up to 1000 cm ³	525 kg
Between 1000 cm ³ and 1400 cm ³	575 kg
Between 1400 cm ³ and 1600 cm ³	605 kg
Between 1600 cm ³ and 2000 cm ³	670 kg
Between 2000 cm ³ and 3000 cm ³	750 kg
Between 3000 cm ³ and 4000 cm ³	855 kg
Between 4000 cm ³ and 5000 cm ³	935 kg
Beyond 5000 cm ³	1035 kg

2.12 Eclairage Lights

Tous les équipements d'éclairage doivent être en état de fonctionnement durant la compétition, même si elle se tient entièrement de jour.

All lighting equipment must be in working order throughout the competition, even if the competition is run entirely in daylight.

Toutes les voitures doivent être équipées au minimum de deux feux stop rouges et de deux feux arrière. Ils doivent être disposés symétriquement de chaque côté de l'axe longitudinal de la voiture et être montés à un emplacement visible.

All cars must, as a minimum, be fitted with two red brake lights and two red rear lights. They must be located symmetrically on either side of the longitudinal axis of the car and must be mounted in a visible position.

Batterie(s)

Battery(ies)

Chaque batterie doit être fixée solidement et couverte de façon à éviter tout court-circuit ou fuite de liquide.

Each battery must be securely fixed and covered to avoid any short-circuiting or leaks.

La(les) batterie(s) doit(vent) être de type "sèche" si installée(s) dans l'habitacle.

The battery(ies) must be of the dry type if installed in the cockpit.

2.13 Influence aérodynamique Aerodynamic influence

Toute partie spécifique de la voiture ayant une influence sur sa performance aérodynamique (à l'exception des couvercles non structurels protégeant les câbles de retenue des roues qui sont utilisés uniquement dans ce but) :

Any specific part of the car influencing its aerodynamic performance (with the exception of non-structural shrouds protecting wheel tethers which are being used solely for this purpose):

- a) doit respecter les règles relatives à la carrosserie ;
- b) doit être fixée rigidement sur la partie entièrement suspendue de la voiture ("être fixée rigidement" signifie n'avoir aucun degré de liberté) ;
- c) doit rester immobile par rapport à la partie suspendue de la voiture.

- a) must comply with the rules relating to bodywork;
- b) must be rigidly secured to the entirely sprung part of the car (rigidly secured means not having any degree of freedom);
- c) must remain immobile in relation to the sprung part of the car.

Tout dispositif ou construction conçu(e) pour combler l'espace entre la partie suspendue de la voiture et le sol est interdit(e) en toutes circonstances.

Any device or construction that is designed to bridge the gap between the sprung part of the car and the ground is prohibited under all circumstances.

ART. 3 Prescriptions de sécurité Safety requirements

Carburant	252-9
Tuyaux de carburant, pompes et filtres	253-3.1 et 253-3.2
Sécurité du système de freinage	253-4
Harnais de sécurité	253-6
Extincteurs	253-7.1.2
Armatures de sécurité	253-8
Anneau de remorquage	253-10
Coupe-circuit	253-13
Réservoir de sécurité	Spécification FT3, FT3.5 ou FT5 obligatoire, conformément aux prescriptions de l'Art. 253-14 ou Voitures de type GT : Réservoir 257A 6.3 et ventilation 253.4
Cloison pare-feu	253-15
Sièges	253-16

Fuel	252-9
Fuel pipes, pumps and filters	253-3.1 and 253-3.2
Brake system safety	253-4
Safety belts	253-6
Extinguishers	253-7.1.2
Safety Cages	253-8
Towing eye	253-10
Circuit breaker	253-13
Safety tank	Specification FT3, FT3.5 or FT5 compulsory, in compliance with the prescriptions of Art. 253-14 or GT-type cars: Tank 257A 6.3 and Ventilation 253.4
Firewall	253-15
Seats	253-16



FEDERATION
INTERNATIONALE
DE L'AUTOMOBILE
WWW.FIA.COM

Instructions Techniques pour l'enregistreur de données régime moteur

RPM Data Logger Technical Instructions

Système d'acquisition de données approuvé par la FIA

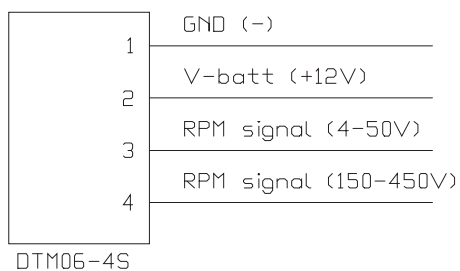
A tout moment avant ou pendant la compétition, les commissaires techniques peuvent demander l'installation dans la voiture d'un équipement de contrôle ou système d'enregistrement de données (y compris pour effectuer des contrôles pendant que la voiture est en mouvement).

Pour lire le régime moteur, chaque Concurrent doit fournir le signal d'allumage et l'alimentation électrique pour l'enregistreur de données de la FIA.

L'enregistreur de données régime moteur doit être installé en stricte conformité avec les instructions fournies et doit être opérationnel à tout moment pendant la compétition. Il est de la responsabilité de chaque Concurrent de s'assurer que le système fonctionne correctement.

Le Concurrent doit fournir le câblage comme décrit ci-dessous. Le faisceau doit déboucher dans l'habitacle, être facilement accessible et être doté du connecteur d'extrémité ci-dessous.

- **DEUTSCH DTM06-4S**



Data acquisition system approved by the FIA

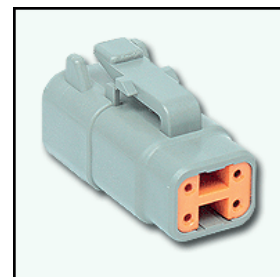
At any time before or during the competition, the scrutineers may request any checking equipment or data-logging system (including for checks while the car is moving) to be installed in the car.

To read the engine RPM, each Competitor must provide the ignition signal and the power supply for the FIA data logger.

The RPM data logger must be installed in strict compliance with the relevant instructions, and must work at all times during the competition. It is the responsibility of each Competitor to ensure that the system is working properly.

The Competitor must provide wiring as described below. The loom must terminate in the cockpit, be easily accessible and have the following end connector.

- **DEUTSCH DTM06-4S**



CAR: DTM06-4S
LOGGER: DTM04-4P

Alimentation électrique

Connectez l'alimentation électrique de l'enregistreur de données régime moteur au coupe-circuit général de la voiture.

Power supply

Connect RPM Logger power supply to the car master switch.

Signal régime moteur

Le signal régime moteur peut être acquis à partir de l'enregistreur de la FIA de deux manières :

- A partir de l'ECU par un signal en onde carrée (de 4 à 50 V).
- A partir de l'alimentation négative de la bobine, côté primaire.

A) Réception du signal régime moteur de l'ECU par un signal en onde carrée

Connectez le signal régime moteur à la broche 3 du connecteur FIA (SIGNAL RPM 4-50V).

Il est possible de prendre le signal à partir du connecteur du tableau de bord de série ou d'utiliser le signal de commande (courant faible) de la bobine d'allumage électronique.

RPM signal

The RPM signal can be acquired from the FIA logger in two alternative ways:

- From the ECU through a square wave signal (from 4 to 50V).
- From the negative supply of the coil, primary side.

A) Receiving the RPM signal from the ECU through a square wave signal

Connect the RPM signal to pin 3 of the FIA connector (RPM SIGNAL 4-50V).

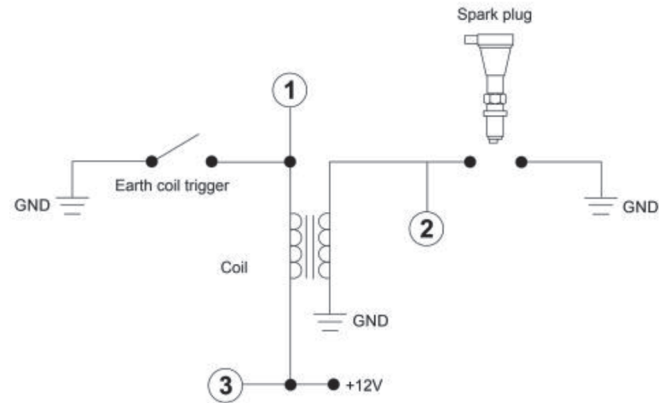
It is possible to take the signal from the stock dashboard connector or to use the command signal (low current) of the electronic ignition coil.

B) Réception du signal régime moteur de l'entrée régime moteur basse tension de la bobine

Si la voiture n'a pas de bobine d'allumage électronique, il est possible de lire le régime moteur à partir de la broche d'alimentation négative du primaire de la bobine. Dans ce cas, connectez la broche d'alimentation négative du primaire de la bobine (1 dans la figure ci-après) à la broche 4 du connecteur FIA.

B) Receiving the RPM signal from the low voltage RPM input of the coil

Alternatively, if the car has no electronic ignition coil, it is possible to read the RPM from the negative supply pin of the coil primary. In this case, connect the negative supply pin of the coil primary (1 in the following figure), to pin 4 of the FIA connector.

**Prescription**

Le Concurrent doit être en mesure de mettre en œuvre les présentes Instructions Techniques dès le début de la saison.

Lorsque les commissaires techniques d'une compétition de la FIA demandent au Concurrent de mettre en œuvre ces Instructions Techniques, l'installation technique qui y est décrite ne doit plus être enlevée et doit rester disponible et prête à être branchée à tout moment pour toutes les compétitions ultérieures de la FIA pendant la saison.

Prescription

The Competitor must be able to apply these Technical Instructions from the beginning of the season.

When the Competitor is requested to apply these Technical Instructions by the scrutineers at an FIA competition, the technical installation described in these Technical Instructions must no longer be removed, and must remain available and ready to plug in at all times for all subsequent FIA competitions during the season.



FEDERATION
INTERNATIONALE
DE L'AUTOMOBILE
WWW.FIA.COM

Annexe 4 / Appendix 4

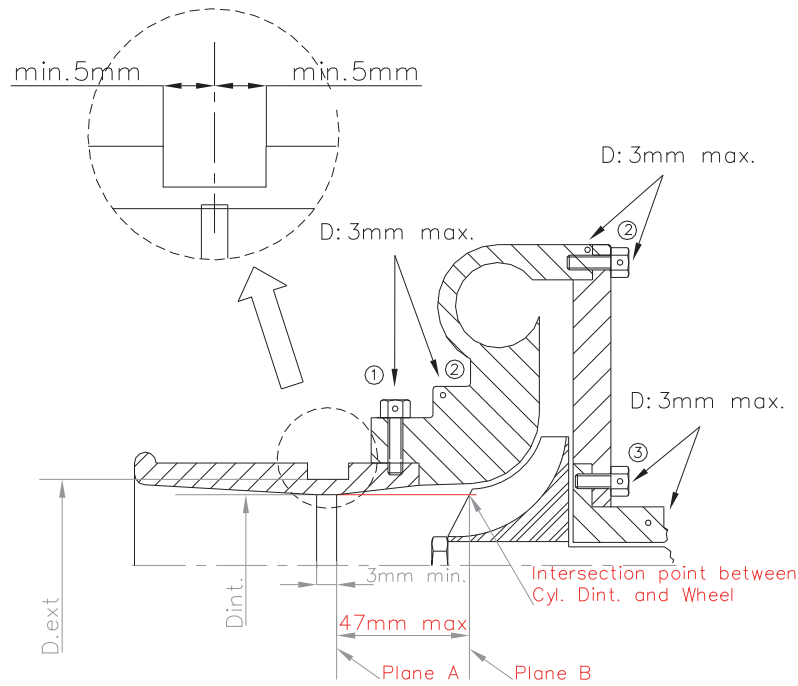
BRIDE (CATÉGORIE 2)

RESTRICTOR (CATEGORY 2)

Bride	Restrictor
<p>Tous les moteurs à induction forcée doivent être équipés d'une bride fixée à chaque carter de compresseur, avec les dimensions définies ci-après. Tout l'air nécessaire à l'alimentation du moteur doit passer au travers de cette bride. La seule exception à cette position est lorsqu'une voiture, destinée à être utilisée dans une série reconnue par la FIA ou par une ASN, possède une bride homologuée dans une position différente en amont du compresseur.</p>	<p>All forced induction engines must be fitted with a restrictor fixed to each compressor housing, with the dimensions defined below. All the air necessary for feeding the engine must pass through this restrictor. The only exception to this position is when a car, for use in a recognised FIA or ASN series, has a restrictor homologated in a different position upstream of the compressor.</p>
<p>Dans le cas d'un moteur à un seul compresseur, il doit être limité par une bride d'un diamètre intérieur maximal de 42,25 mm et d'un diamètre extérieur maximal de 48,25 mm, dans les conditions spécifiées.</p>	<p>In case of an engine with one compressor, it must be limited by a restrictor with a maximum internal diameter of 42.25 mm, and a maximum external diameter of 48.25 mm, within the conditions specified.</p>
<p>Dans le cas d'un moteur à deux compresseurs parallèles, chaque compresseur doit être limité par une bride d'un diamètre intérieur maximal de 29,80 mm et d'un diamètre extérieur maximal de 35,80 mm, dans les conditions spécifiées.</p>	<p>In case of an engine with two parallel compressors, each compressor must be limited by a restrictor with a maximum internal diameter of 29.80 mm, and a maximum external diameter of 35.80 mm, within the conditions specified.</p>
<p>Tolérance sur tous les diamètres : +0,1 mm/ - libre.</p>	<p>Tolerance on all diameters: +0.1 mm/ - free.</p>
La(Les) bride(s) doi(ven)t respecter ce qui suit :	The restrictor(s) must respect the following:
<ul style="list-style-type: none"> • Voir le dessin 254-4. • Le diamètre intérieur maximal de la bride est le diamètre spécifié ci-dessus. • Ce diamètre doit être maintenu sur une longueur minimale de 3 mm. • Cette longueur est mesurée vers l'amont à partir du plan A. • Le plan A est perpendiculaire à l'axe de rotation du turbocompresseur et est situé en amont du plan B, 47 mm maximum, mesuré le long de la fibre neutre du conduit d'admission. • Ce diamètre doit être respecté, quelles que soient les conditions de température. • Le diamètre extérieur de la bride à son point le plus étroit doit être inférieur au diamètre spécifié ci-dessus et doit être maintenu sur une longueur de 5 mm de part et d'autre de la bride. 	<ul style="list-style-type: none"> • See drawing 254-4. • The maximum internal diameter of the restrictor is the diameter specified above. • This diameter must be maintained for a minimum length of 3 mm. • This length is measured upstream of plane A. • Plane A is perpendicular to the rotational axis of the turbocharger and is upstream of plane B, 47 mm maximum, measured along the neutral axis of the intake duct. • This diameter must be complied with, regardless of the temperature conditions. • The external diameter of the restrictor at its narrowest point must be less than the diameter specified above, and must be maintained over a distance of 5 mm to each side.
Montage de la bride	Mounting of the restrictor
<p>La bride doit être constituée d'un seul matériau.</p> <p>Le montage de la bride sur le turbocompresseur doit être effectué de telle façon qu'il soit nécessaire de retirer entièrement deux vis du corps du compresseur, ou de la bride, pour pouvoir désolidariser la bride du compresseur. Voir dessin 254-4.</p> <p>Le montage par vis pointeau n'est pas autorisé.</p>	<p>The restrictor must be made from a single material.</p> <p>The mounting of the restrictor onto the turbocharger must be carried out in such a way that two screws have to be entirely removed from the body of the compressor, or from the restrictor, in order to detach the restrictor from the compressor. See drawing 254-4.</p> <p>Attachment by means of a needle screw is not authorised.</p>
<p>Pour installer cette bride, il est autorisé d'enlever de la matière du carter de compresseur et d'en ajouter dans le seul but d'assurer la fixation de la bride sur le carter de compresseur. Les têtes des vis de fixation doivent être percées afin de pouvoir les plomber.</p>	<p>For the installation of this restrictor, it is permitted to remove material from the compressor housing, and to add it, for the sole purpose of attaching the restrictor to the compressor housing. The heads of the screws must be pierced so that they can be sealed.</p>

Dessin de la bride 254-4

Restrictor Drawing 254-4



- ① trou pour bride ou bride/carter de compression
hole for restrictor/compressor housing
- ② trou pour carter de compression ou carter/flasque
hole for compressor housing or housing/flange
- ③ trou pour carter central ou carter/flasque
hole for central housing or housing/flange

AUTRES POSSIBILITES :

OTHER POSSIBILITES :

