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

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

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

1 - Dispositions générales et éligibilité

1.1 - Ce Championnat est réservé aux Pilotes. Dans le cadre du présent règlement, la première personne mentionnée sur la liste des engagés sera désignée comme «Concurrent» et la seconde personne désignée comme «Pilote».

1.2 - Tous les Concurrents / Pilotes participant au Championnat doivent être des membres à part entière du Masters Racing Club (ci-après «l'Opérateur du Championnat»), pour pouvoir marquer des points au Championnat. Les inscriptions au Championnat seront acceptées à compter du 1er janvier 2019.

1.3 - En tant qu'Opérateur du Championnat et en accord avec le délégué technique, Masters Historic Racing Ltd se réserve le droit d'accepter les engagements de voitures conformes à la spécification de période et à l'Annexe K au Code Sportif International de la FIA (ci-après «le Code»), mais pour lesquelles le Passeport Technique Historique FIA (ci-après «PTH») valide est encore manquant à la condition que la demande de PTH ait été dûment déposée auprès d'une ASN avant la Compétition concernée. Toute voiture acceptée sur cette base apparaîtra dans une Classe «Invitation» et ne pourra pas marquer de points au Championnat. Une même voiture ne peut être acceptée plus de deux fois au titre de cette condition exceptionnelle. Le Concurrent doit fournir une copie de la demande complète de PTH, accompagnée des certificats valides de Tests de Condition et, au besoin, des réservoirs de carburant.

1.4 - Sous réserve de l'Article 1.3 - Un PTH valide doit être fourni par le Concurrent pour la voiture engagée, lors des vérifications techniques de chaque Compétition. Tous les Concurrents doivent fournir une copie intégrale (sur papier ou digitale) de leur PTH avant leur première Compétition de la saison à l'Opérateur du Championnat. Il relève de la responsabilité du Concurrent de transmettre à l'Opérateur du Championnat la copie complète et à jour du PTH.

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

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

1.7 - Si un Concurrent est dans l'impossibilité d'être présent en personne à tout moment requis d'une Compétition, il doit désigner son représentant par écrit.

1 - General provisions and eligibility

1.1 - This Championship is reserved for Drivers. For the purpose of these regulations, the first named person on the entry list will be referred to as the "Competitor" and the second named person on the entry list will be referred to as the "Driver".

1.2 - All Competitors / Drivers in the Championship must be full members of the Masters Racing Club (hereafter "the Championship Operator"), in order to score Championship points. Championship registration will be accepted from 1 January 2019.

1.3 - As Championship Operator and in agreement with the technical delegate, Masters Historic Racing Ltd reserves the right to accept entries from cars that may comply with the correct specification and Appendix K to the FIA International Sporting Code (hereafter "the Code"), but have yet to acquire a valid FIA Historic Technical Passport (hereafter "HTP") under the condition that the HTP application is submitted to an ASN before the concerned Competition. Any car that is accepted to race on this basis will be shown in an "Invitation" Class and will not be eligible to score any Championship points, and the same car cannot be accepted more than twice under this exceptional condition. The Competitor must provide a copy of the full HTP application along with up to date Condition Testing certification and, where required, in-date fuel tank certificate.

1.4 - Subject to Article 1.3 - A valid FIA HTP must be provided by the Competitor for the car entered, and produced at scrutineering for each Competition. All Competitors must submit a full copy (hard or electronic) of their HTP before their first Competition of the season to the Championship Operator, and it is the Competitor's responsibility to ensure that this copy is current and complete.

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

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

1.7 - If a Competitor is unable to be present in person at any time he is required during a Competition to nominate his representative in writing.

2 - Voitures admissibles et classes

2.1 Voitures admissibles

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

b) En complément des indications figurant dans l'Annexe VII à l'Annexe K, les McLaren M1A et M1B ne sont admises dans la classe Hulme que si elles roulent avec des roues de 15''x8'' à l'avant et 15''x10'' à l'arrière, et avec des pneus de type L ou M.

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

d) Les Voitures de Course Biplaces de Période HR équipées d'un moteur

2 - Eligible cars and classes

2.1 Eligible cars

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

b) In addition to the notes in Appendix VII to Appendix K, McLaren M1A and M1B are only eligible for the Hulme class if they run on 15''x8'' front and 15''x10'' rear wheels, and on L and M section tyres.

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

d) Two-Seater Racing Cars of Period HR equipped with an engine of

d'une cylindrée supérieure à 2000 cm³ ne sont pas acceptées dans le Championnat.

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

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

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

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

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

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

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

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

2.4 - Circuit d'essence
Doit être conformes aux exigences stipulées à l'Article 5.5 de l'Annexe K au Code.

2.5 - Classes

Classe Hulme	Sports Prototypes et GT de Période F d'avant 1966
Classe Bonnier	Sports Prototypes et GT < 2000 cm³ conformes à une spécification allant du 01/01/1966 au 31/12/1969
Classe Rodriguez	Sports Prototypes et GT > 2000 cm³ conformes à une spécification allant du 01/01/1966 au 31/12/1971
Classe Siffert	Sports Prototypes «fermés» < 2000 cm³ conformes à une spécification allant du 01/01/1970 au 31/12/1971
Classe Marko	Sports Prototypes «ouverts» < 2000 cm³ conformes à une spécification allant du 01/01/1970 au 31/12/1971
Classe Stommelen	Sports Prototypes «ouverts» < 2000 cm³ conformes à une spécification allant du 01/01/1972 au 31/12/1974
Classe Pescarolo	GT > 2000 cm³ conformes à une spécification antérieure au 31/12/1974

3 - Calendrier des Compétitions
3.1 - Il y aura un maximum de 7 Compétitions comptant pour le Championnat. Chaque Compétition pourra comprendre soit deux courses, soit une course plus longue par week-end de course. Il n'y aura pas plus de 3 Compétitions par pays. Si, à l'issue de ce Championnat, 60 % des Compétitions n'ont pas été disputées, la FIA pourra refuser de décerner le titre.

4 - Caractéristiques des Compétitions
4.1.1 - Les Compétitions peuvent s'étendre sur deux, trois ou quatre journées. Si une séance d'essais libres est prévue, elle doit se dérouler lors de la première journée avant les essais qualificatifs.

which the capacity is greater than 2000cm³ are not accepted in the Championship.

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

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

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

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

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

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

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

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

2.4 - Fuel Systems
Must comply with the requirements stipulated in Article 5.5 of Appendix K to the Code.

2.5 - Classes

Hulme Class	Pre-1966 Period F Sports Prototypes and GT cars
Bonnier Class	Sports Prototypes and GT under 2000cm³ conforming to a specification between 01/01/1966 and to 31/12/1969
Rodriguez Class	Pre-1971 Sports Prototypes and GT cars over 2000cm³ conforming to a specification between 01/01/1966 and to 31/12/1971
Siffert Class	"Closed" Sports Prototypes under 2000cm³, conforming to a specification between 01/01/1970 and to 31/12/1971
Marko Class	"Open" Sports Prototypes under 2000cm³, conforming to a specification between 01/01/1970 and 31/12/1971
Stommelen Class	"Open" Sports Prototypes under 2000cm³, conforming to a specification between from 01/01/1972 and to 31/12/1974
Pescarolo Class	GT cars over 2000cm³, conforming to a specification prior to 31/12/1974

3 - Calendar of Competitions
3.1 - There will be a maximum of 7 Competitions counting towards the Championship. Each Competition may comprise either two races or one longer race per race weekend. There will be no more than 3 Competitions in any one country. If, at the outcome of this Championship, 60% of the Competitions have not been disputed, the FIA may refuse to award the Championship title.

4 - Characteristics of the Competitions
4.1.1 - Competitions may take place over a two, three or four-day format. If there is a free practice it must take place on the first day before qualifying practice.

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

4.1.3 - Les Compétitions sur trois journées adopteront le format suivant : essais qualificatifs le premier et/ou deuxième jour ; soit une Course le second ou troisième jour ou alors deux courses d'un format plus court avec la première le second jour et la deuxième le troisième jour.

4.1.4 - Les Compétitions sur quatres journées adopteront le format suivant : essais qualificatifs le premier et/ou deuxième jour ; soit une Course le troisième ou quatrième jour ou alors deux courses d'un format plus court avec la première le troisième jour et la deuxième le quatrième jour.

4.1.5 - La séance d'essais qualificatifs sera d'une durée minimum de 30 minutes lors de laquelle le Concurrent et le Pilote (dans le cas où 2 Pilotes courent avec la même voiture, lors de la Compétition) doivent conduire la voiture. Toute les voitures d'une même classe doivent participer à la même séance d'essais qualificatifs.

4.1.6 - Un Concurrent ainsi que son Co-pilote (ci-après «le Pilote»), s'il est présent à une Compétition, doivent effectuer au moins un tour chronométré lors des séances d'essais libres et qualificatifs pour pouvoir participer à une course. Si un Concurrent, ou son Pilote, est incapable d'y parvenir, il doit adresser une demande écrite aux commissaires sportifs de la Compétition (ci-après «les commissaires sportifs») afin d'obtenir l'autorisation de prendre part à la Course sans que l'un ou les deux Pilotes n'aient effectué un seul tour chronométré. Si cette demande est approuvée par les commissaires sportifs, la voiture du Concurrent partira de la dernière place sur la grille. Si cette demande concerne plusieurs Concurrents et qu'ils reçoivent la permission de prendre le départ, l'ordre de départ sera déterminé par les numéros de Compétition, du plus petit au plus grand.

4.1.7 - Il y aura soit une course d'une durée minimum de 50 minutes, ou deux courses plus courtes, d'une durée minimum de 30 minutes chacune.

4.1.8 - Pour un format de une ou deux courses, la grille pour la Course 1 sera basée sur le meilleur temps réalisé par la voiture (qu'elle soit pilotée par un ou deux Pilotes) selon le classement final des essais qualificatifs. Pour un format de deux courses, la grille pour la Course 2 sera formée à partir du classement de la Course 1, puis comme suit :
a) Les Concurrents non classés de la Course 1 prendront leur place derrière les Concurrents classés de la Course 1 dans l'ordre de leur abandon en Course 1.
b) Tout Concurrent s'étant qualifié pour la Course 1 mais n'ayant pas participé à la Course 1 sera autorisé à prendre le départ de la Course 2 derrière tous les Concurrents classés et non classés de la Course 1 dans l'ordre final des essais qualificatifs.

4.1.9 - Pour être classé, le Concurrent doit avoir conduit dans la course simple ou dans au moins une des deux courses courtes.

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

4.2 - Briefings des Concurrents et Team-Managers
4.2.1 - La présence aux briefings est obligatoire pour tous les Concurrents et Pilotes participant à la Compétition. La présence des Team-Managers est fortement recommandée.
4.2.2 - L'horaire et le lieu du briefing des Concurrents seront publiés dans le Règlement Particulier de la Compétition et dans les Instructions Spécifiques à l'Epreuve.
4.2.3 - Les notes de briefing publiées par le directeur d'épreuve sont des documents officiels qui ont valeur règlementaire.
4.2.4 - Tout briefing additionnel requis lors d'une Compétition sera notifié aux Concurrents par voie d'un Bulletin Officiel émis par les commissaires sportifs.

4.3 - Exigences relatives aux circuits
4.3.1 - Les licences de piste devront être au moins du Degré 2 de la FIA.

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

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

4.1.2 - Two-day formats will have qualifying practice on day one, with the Race on day two.

4.1.3 - Three-day formats will have qualifying practice on day one and/or day two; either a single Race on day two or day three or two shorter races on day two and day three.

4.1.4 - Four-day formats will have qualifying practice on day one and/or day two; either a single Race on day three or day four; or two shorter races on day three and day four.

4.1.5 - The timed qualifying session shall be for a minimum 30 minutes during which both the Competitor and the Driver (where 2 drivers will race the same car at that Competition) must drive the car. All cars in the same class shall take part in the same qualifying practice session.

4.1.6 - A Competitor as well as his Co-Driver (hereafter "the Driver") if one is present at a Competition, must complete a minimum of one timed lap across both free and qualifying practice sessions to be allowed to take part in a race. If a Competitor, or his Driver, is unable to achieve this, he must submit a request in writing to the stewards of the Competition (hereafter "the stewards") seeking permission to start the Race without one or both of the Drivers having set a lap time. If such request is approved by the stewards, the Competitor's car will start the race from last place on the grid. If more than one Competitor does not set a time in qualifying practice and receives permission to start a race, then the order of each Competitor's car will be determined by their Competition numbers, from lowest to highest.

4.1.7 - There will be either one race of a minimum scheduled duration of 50 minutes, or two shorter races,of a minimum scheduled duration of 30 minutes each.

4.1.8 - For either a one or a two-race format, the grid for Race 1 will be based on the fastest lap set by the car (whether driven by one or two Drivers) as per the final classification of qualifying practice. For a two race format, the grid for Race 2 will be formed from the classification of Race 1, and then as follows:
a) Non-classified Competitors from Race 1 shall take their place behind the classified Competitors from Race 1 in the order of their retirements from Race 1.
b) Any Competitor that qualifies for Race 1 but fails to start Race 1 shall be permitted to start Race 2 behind all classified and non-classified Competitors from Race 1 in the final order from qualifying practice.

4.1.9 - To be classified, the Competitor must have driven in either the single longer race or in one of the two shorter races.

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

4.2 - Competitors' and Team Managers' briefings
4.2.1 - Attendance at the briefings is mandatory for all Competitors and Drivers taking part in the Competition. Attendance is strongly recommended for all Team Managers.
4.2.2 - The time and location of the Competitors' briefing will be published in the Competition's Supplementary Regulations and in the Final Event Instructions.
4.2.3 - Briefing notes issued by the race director are official documents which have regulatory value.
4.2.4 - Additional briefings required during a Competition will be notified to the Competitors by way of an Event Bulletin issued on decision of the stewards.

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

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

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

4.4 - Arrêts aux stands obligatoires
4.4.1 - Uniquement pour les Compétitions ne comprenant qu'une course longue, celle-ci comportera un arrêt aux stands obligatoire. Les détails de de la fenêtre d'arrêt aux stands seront confirmés dans les notes de briefing de la Compétition ainsi que lors du briefing des Concurrents et Pilotes.

4.4.2 - La fenêtre d'arrêt aux stands, le temps minimum requis pour l'arrêt aux stands et le temps minimum requis entre les boucles de chronométrage d'entrée et sortie de stands conforme à la vitesse maximale autorisée dans les stands seront notifiés dans les notes de briefing de la Compétition ainsi que lors du briefing des Concurrents et Pilotes.

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

4.4.4 - La durée de l'arrêt aux stands obligatoire correspond au temps enregistré lors du passage de la voiture entre la boucle de chronométrage d'entrée et la boucle de chronométrage de sortie. La voiture doit passer la boucle de chronométrage d'entrée des stands pendant la fenêtre d'arrêt annoncée.

4.4.5 - Lors de l'arrêt aux stands obligatoire, la voiture devra s'arrêter pendant une durée d'au moins soixante (60) secondes.

4.4.6 - Les moteurs pourront continuer de tourner.

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

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

4.4.9 - Les juges de fait signaleront au directeur d'épreuve toute infraction au règlement concernant les arrêts aux stands. Le directeur d'épreuve signalera toute infraction(s) aux commissaires sportifs qui pourront imposer une Drive-through et/ou Stop-Go (Article 9 du présent règlement).

4.5 - Rôle du directeur d'épreuve FIA (ci-après «le directeur d'épreuve»)
4.4.1 - Le rôle du directeur d'épreuve respectera l'Article 11.10 du Code sauf indication contraire dans le présent règlement.

5 - Licences
5.1 - Les Concurrents et les Pilotes doivent être détenteurs d'une Licence Pilote FIA internationale de Compétition sur circuit de Degré C ou C/H minimum valable pour l'année 2019 et délivrée par une ASN affiliée à la FIA. Les Concurrents, s'ils ne sont pas directement Pilotes, doivent être détenteurs d'une Licence Concurrent FIA internationale, délivrée par une ASN affiliée à la FIA.

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

6 - Engagements
6.1 - Les Concurrents ne peuvent engager à titre officiel qu'une seule voiture.

6.2 - Si la voiture initiallement engagée est inutilisable suite à des dommages causés par un accident ou suite à un problème mécanique, une demande écrite de changement de voiture pourra être soumise aux commissaires sportifs. Dans l'éventualité où la demande serait acceptée après les essais qualificatifs mais avant une course, le Concurrent prendra le départ du fond de grille.

6.3 - La date de clôture des engagements pour chaque Compétition sera fixée 7 jours avant la Compétition (Article 3.11.2 du Code).

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

6.5 - Si le nombre d'engagements reçus dépasse le nombre des voitures autorisées à courir sur la piste de plus de 20%, l'Opérateur du Championnat doit s'assurer que la priorité soit donnée aux Concurrents ayant participé et/ou marqué des points au Championnat lors d'une ou

4.4 - Mandatory pit stops
4.4.1 - Only where the format allows for a single longer race will there be a mandatory pit stop requirement. Details of the mandatory pit stop window will be confirmed in the Competition's briefing notes and at the Competitors' and Drivers' briefing.

4.4.2 - The timing of the pit stop window, the required minimum elapsed time for the pit stop and the minimum elapsed time allowed between the Pit In and Pit Out timing lines to meet with the pit lane speed limit will be notified in the Competition's briefing notes and at the Competitors' and Drivers' briefing.

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

4.4.4 - The mandatory pit stop duration will be monitored and timed from the time the car registers on the Pit In timing line until the time the car registers on the Pit Out timing line. The car must register on the Pit In timing line during the period of the notified pit stop window.

4.4.5 - During the mandatory pit stop the car must remain stationary for a single period of not less than sixty (60) seconds duration.

4.4.6 - Engines may remain running.

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

4.4.8 - Single Competitors may remain in the car with belts securely fastened.

4.4.9 - Judges of fact will report to the race director any infringements to the mandatory pit stop regulations. The race director will report any infringement(s) to the stewards who may impose a Drive-through and/or Stop-go penalty (Article 9 of the present regulations).

4.5 - Role of the FIA race director (hereafter "the race director")
4.4.1 - The role of the nominated race director will comply with Article 11.10 of the Code and where otherwise specified in these regulations.

5 - Licences
5.1 - Competitors and Drivers must be in a possession of a circuit Driver Licence of at least FIA International Grade C or C/H, valid for 2019 and issued by an ASN affiliated to the FIA. Competitors, if not the Drivers themselves, must hold a valid International Competitor licence issued by an ASN affiliated to the FIA.

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

6 - Entries
6.1 - A Competitor may only enter one car as his official entry.

6.2 - If the initially entered car is unusable due to accident damage or mechanical malfunction, then a written request to change the car may be made to the stewards. Should this request be approved after qualifying practice but before a race, the Competitor will start behind all other Competitors.

6.3 - The closing date for entries for each Competition shall be 7 calendar days prior to that Competition (Article 3.11.2 of the Code).

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

6.5 - In the event of entries for a Competition being oversubscribed by more than 20%, the Championship Operator must ensure that priority of entry is given to Competitors who have already scored points and/or who have supported the Championship on one or more occasions in 2019.

plusieurs Compétitions au cours du Championnat 2019.

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

6.7 - Le bureau de l'Opérateur du Championnat se trouve au :

Masters Historic Racing Ltd
35a Market Place, Olney
MK46 4AJ, Grande-Bretagne
Tél. : +44 (0) 1234713800
E-mail : team@mastershistoricracing.com

6.8 - Le classement provisoire du Championnat doit être publié par l'organisateur sur le tableau d'affichage officiel et peut aussi être publié par l'Opérateur du Championnat dans le Masters Drivers Club en amont de chaque Compétition.

7 - Contrôles et vérifications techniques et Parc Fermé

7.1 - Général

7.1.1 - Il doit y avoir un minimum de trois commissaires techniques disponibles pour chaque Compétition en plus du délégué technique, qui sera commissaire technique en chef de l'éligibilité. Le commissaire technique en chef nommé par l'ASN sera responsable pour le délégué technique de l'éligibilité des voitures et des contrôles de sécurité.

7.1.2 - Toutes les voitures doivent être présentées aux vérifications techniques de chaque Compétition équipées d'un transpondeur de chronométrage standard AMD/Mylaps TranX 260 ou Mylaps X2, qui doit être correctement installé et compatible avec les systèmes standard pan-européens de chronométrage sur circuit. Ces transpondeurs relèvent de la seule responsabilité du Concurrent. Les Concurrents doivent fournir le numéro de série unique figurant sur le transpondeur à l'Opérateur du Championnat au moment où la demande d'engagement sera soumise.

7.1.3 - A tout moment durant une Compétition, toutes les voitures doivent être équipées de feux de freinage visibles et en état de marche.

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

7.1.5 - Le Parc Fermé doit se conformer à l'Articles 21 du Code.

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

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

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

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

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

6.7 - The Championship Operator's office is:

Masters Historic Racing Ltd
35a Market Place, Olney
MK46 4AJ, United Kingdom
Tel. : +44 (0) 1234713800
Email : team@mastershistoricracing.com

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

7 - Technical, Scrutineering and Parc Fermé

7.1 - General

7.1.1 - There must be a minimum of three scrutineers available for each Competition; in addition there will be the technical delegate, who will be chief eligibility scrutineer. The ASN appointed chief scrutineer will be responsible to the technical delegate for both the eligibility of the cars and all matters relating to safety scrutineering.

7.1.2 - All cars must be presented for scrutineering at each Competition complete with a standard AMD/Mylaps TranX 260 or Mylaps X2 Timing transponder, which must be correctly fitted and compatible with standard pan-European race track timing systems. Such transponders are the sole responsibility of the Competitor who must supply the unique serial number shown on the transponder to the Championship Operator at the time the entry application is submitted.

7.1.3 - At any time during a Competition, all cars must be equipped with visible brake lights in working order.

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

7.1.5 - The Parc Fermé must comply with Article 21 of the Code.

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

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

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

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

d'une Compétition, ils ne le seront que pendant une course, les détails seront confirmés dans les notes de briefing de la Compétition ainsi que lors du briefing des Concurrents et Pilotes.

7.4 - Poids minimum et dimensions
7.4.1 - Pendant une Compétition, lorsqu'une voiture a été sélectionnée pour être pesée, aucune substance liquide, solide ou gazeuse ne peut être ajoutée.

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

7.4.3 - Les dimensions doivent être conformes à la règlementation FIA de période. A tout moment durant une Compétition, le poids de la voiture ne peut être inférieur au poids minimum indiqué sur son PTH. Conformément au tableau des poids pour le Championnat Historique Masters des Voitures de Sport de la FIA (voir Annexe I au présent Règlement).

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

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

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

7.6.2 - A chaque classe correspondent des exigences spécifiques :

Classe	Temps sec	Pluie
Hulme	Dunlop CR65, Dunlop L ou M mélange 204 uniquement	Comme pour temps sec plus Avon CR66ZZ/Sport
Bonnier, Rodriguez Siffert, Marko et Stommelen Pescarolo	Comme ci-dessus plus mélange Avon avec sculpture Historic All Weather (mélange A37) ou Dunlop (CR82) Post Historique 484	Comme pour temps sec plus pneus pluie Avon avec sculpture Historique (mélange A15) ou CR6ZZ/ Sport.

7.6.3 - Le diamètre minimum du pneu pour toutes les Voitures de Course Biplaces de la Période GR doit être de 22 pouces.

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

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

7.6.6 - Le retaillage est interdit.

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

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

briefing notes and at the Competitors' and Drivers' briefing.

7.4 - Minimum Weight and Dimensions
7.4.1 - During a Competition, when a car has been selected for weighing, no liquid, solid or gaseous substance may be added.

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

7.4.3 - All dimensions must comply with period requirements. At all times during a Competition a car must weigh no less than the minimum weight specified on its HTP. In accordance with the FIA Masters Historic Sports Car Championship Weight Charts (see Appendix I to these Regulations).

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

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

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

7.6.2 - Specific classes have specific tyre requirements:

Class	Dry	Wet
Hulme	Dunlop CR65, Dunlop L or M section in 204 compound only	As dry plus Avon CR66ZZ/Sport
Bonnier, Rodriguez Siffert, Marko and Stommelen Pescarolo	As above plus Avon Historic All Weather tread pattern (A37 compound) or Dunlop Post Historic (CR82) 484 Compound	As dry plus Avon wets with Historic tread pattern (A15 compound) or CR6ZZ/Sport.

7.6.3 - The minimum tyre diameter for all Period GR Two-Seater Racing Cars must be of 22 inches.

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

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

7.6.6 - No re-grooving is permitted.

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

7.6.8 - Any form of static tyre warming, heat retention or cooling is prohibited except by way of direct sunlight and the ambient weather conditions.

7.7 - Systèmes de retenue frontale de la tête (ci-après «RFT»)
7.7.1 - Le port d'un système RFT approuvé par la FIA, conformément à l'Article 3 de l'Annexe L au Code, est obligatoire pour tous les Concurrents et Pilotes, sauf dérogation écrite de la Commission de Sécurité de la FIA.

7.8 - Accessoires aérodynamiques
7.8.1 - Doivent être utilisés conformément à l'Article 6.14 de l'Annexe K.

7.9 - Structures Anti Tonneau de Protection
7.9.1 - Doivent se conformer à l'Annexe VI de l'Annexe K au Code.

7.10 - Acquisition de données
7.10.1 - Durant une Compétition, les voitures peuvent utiliser des systèmes d'acquisition de données pour contrôler le régime moteur, la pression d'huile, la température d'huile, la température de l'eau, la pression du carburant et le mouvement de la voiture. La vitesse de la voiture peut être enregistrée soit par GPS soit en utilisant un capteur de vitesse des roues avec fil à condition qu'il ne soit pas connecté à une roue motrice.

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

7.10.3 - Aucune forme d'ordinateur portable ou autre ordinateur ne peut être utilisée dans la voie des stands ou sur le muret des stands; ils sont cependant autorisés dans les garages.

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

7.10.5 - Toutes les données enregistrées doivent être mises à la disposition du délégué technique ou son assistant sur demande à tout moment de la Compétition, à partir des essais libres officiels, le cas échéant, jusqu'à la publication des résultats finaux.

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

7.10.7 - Excepté à des fins de chronométrage, toute communication radio entre le Concurrent dans la voiture et une personne externe est interdite à tout moment de la Compétition.

7.10.8 - Les Concurrents et Pilotes pourront recevoir des communications radios par le biais d'un représentant préalablement nominé (voir Article 7.11.7 de ce Règlement) par système radio simple voie. La fréquence unique de ce système radio simple voie doit être déclarée et enregistrée par le Concurrent auprès du délégué technique sur un formulaire spécifique avant la fin des vérifications techniques de chaque Compétition.
Il est de la responsabilité de chaque Concurrent de s'assurer que les équipements radios soient utilisés en accord avec les lois applicables dans le pays hôte de chaque Compétition.

7.11.9 - Le délégué technique se réserve le droit de contrôler l'usage des fréquences radio entre le Concurrent ou Pilote assis dans la voiture et une source externe.

7.11 – Système d'acquisition de régime (REV/AS) approuvé par la FIA
7.11.1 – Les Concurrents et voitures doivent utiliser le système REV/AS complet de la FIA tel que défini par la FIA. L'attribution des systèmes REV/AS se fera de façon aléatoire sur le lieu de chaque Compétition sur instructions du délégué technique ou toute personne spécifiquement mandatée par le délégué technique.

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

7.11.2b – Les Concurrents participant sur la base d'une adhésion «épreuve unique» peuvent choisir de ne pas utiliser le REV/AS jusqu'à une fois par saison. Si un Concurrent choisit cette option, il doit informer l'Opérateur du Championnat de sa décision de ne pas utiliser le REV/AS dans les 7 jours précédant la Compétition. Tout Concurrent de ce type sera alors présenté

7.7 - Frontal Head Restraint systems (hereafter "FHR")
7.7.1 - The wearing of FIA-approved FHR systems, in accordance with Article 3 of Appendix L to the Code, is mandatory for all Competitors and Drivers, unless a written waiver has been granted by the FIA Safety Commission.

7.8 - Aerodynamic Aids
7.8.1 - Must comply with Appendix K, Article 6.14.

7.9 - Roll Over Protection Structures
7.9.1 - Must comply with Appendix VI of Appendix K to the Code.

7.10 - Data Acquisition
7.10.1 - During a Competition, cars may use data acquisition systems to monitor engine rpm, oil pressure, oil temperature, water temperature, fuel pressure and car movement. Car speed may be recorded by either GPS or the use of one wired wheel speed sensor providing it is not connected to any engine driven wheel.

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

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

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

7.10.5 - Any recorded data must be made available to the technical delegate or his assistant upon requested at any time during the Competition between the start of official free practice, if any, and the final results being published.

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

7.10.7 - Except for time-keeping purposes, any radio communications sent from the Competitor in the car to an external receiver is forbidden at any time during a Competition.

7.10.8 - Competitors and Drivers may receive radio communications from a nominated representative (see Article 7.11.7 of these Regulations) through a one-way radio system. The unique frequency of this single radio channel must be recorded and submitted for registration by the Competitor to the technical delegate on a pre-supplied form before the end of scrutineering at each Competition.
Additionally, it is the duty of each Competitor to ensure that the radio equipment is used in accordance with the Competition applicable domestic laws.

7.10.9 - The technical delegate reserves the right to monitor the use of any radio channels between the Competitor or Driver in the car and an external source.

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

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

7.11.2b – Competitors racing on a "single-event" Membership basis may opt not to run the REV/AS for up to one time in a season. If a Competitor takes this option, he must notify the Championship Operator of his decision not to run the REV/AS within 7 days of the Competition. Any such Competitor will then be shown in the "Invitation" Class.

dans la Classe «Invitation».

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

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

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

7.11.6 - Le dispositif ne servira qu'à contrôler les limitations de régime du Championnat (voir Annexe II au présent Règlement).

7.11.7 - Il incombe au Concurrent de se conformer aux limitations de régime du Championnat à tout moment durant une Compétition.

8 - Incidents et enquête par les commissaires sportifs
8.1 - Incidents
Par «incident», on entend tout événement ou toute série d'événements impliquant un ou plusieurs Concurrents, ou toute action d'un Concurrent rapportée aux commissaires sportifs par le directeur d'épreuve (ou directement notée par les commissaires sportifs) qui :

i. A nécessité de suspendre une séance (drapeau rouge) ;
ii. A constitué une violation du présent Règlement Sportif ou du Code ;
iii. A causé un faux départ dans une course ;
iv. A causé une collision ;
v. A fait quitter la piste à un Pilote ;
vi. A illégitimement empêché une manœuvre de dépassement légitime d'un Concurrent ;
vii. A illégitimement gêné un autre Concurrent lors d'une manœuvre de dépassement.

8.1.1 - Sauf s'il était tout à fait clair qu'un Concurrent était en infraction avec l'un des éléments ci-dessus, tout incident impliquant plus d'une voiture fera généralement l'objet d'une enquête après la séance.

8.1.2 - Les commissaires sportifs décident, à la réception d'un rapport ou d'une demande du directeur d'épreuve, si le ou les Concurrents impliqués dans un incident seront sanctionnés.

8.2 - Enquêtes
8.2.1 - Les commissaires sportifs peuvent mener des enquêtes sur les incidents observés par eux ou qui leur sont signalés par le directeur d'épreuve, le délégué technique ou d'autres parties.

8.2.2 - Les commissaires sportifs peuvent chercher des preuves auprès de la source de leur choix : en cas d'incident sur la piste, le directeur d'épreuve présentera toute preuve vidéo disponible à la demande des commissaires sportifs, y compris lors d'enquêtes sur les Concurrents. Les preuves vidéo peuvent provenir du circuit, de caméras embarquées et de télévision, ainsi que de toute autre source librement disponible.

9 - Pénalités
Lors de chaque Compétition, les commissaires sportifs et le directeur d'épreuve, lorsque spécifié par le présent règlement, sont responsables de l'imposition des pénalités aux Concurrents.

9.1 - Pénalités en course
9.1.1 - Drive-Through : Si les commissaires sportifs décidaient d'imposer une pénalité à un Concurrent pendant une course, la procédure suivante sera appliquée :

a) La notification se fera au moyen d'un message sur les moniteurs de chronométrage. Le directeur d'épreuve annoncera simultanément la pénalité au Concurrent en le signalant à partir de la ligne de contrôle (chronométrage). A partir du moment où ces notifications sont émises, le Concurrent concerné ne peut franchir la ligne de contrôle (chronométrage) plus de trois fois avant d'entrer dans la voie des stands et de rejoindre à nouveau la piste sans s'arrêter ;

b) Si une pénalité de Drive-Through est imposée et notifiée dans les 10 dernières minutes d'une course ou après la fin d'une course, ou ne peut pas être imposée pour des raisons opérationnelles, alors et à la discrétion des commissaires sportifs, la procédure ci-dessus (voir Article 9.1.1.a) ne s'appliquera pas et une pénalité de passage rétrospective, convertie en

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

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

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

7.11.6 - The device will serve the sole purpose of checking the Championship REV limits (see Appendix II to these Regulations).

7.11.7 - It is the responsibility of the Competitor to comply with the Championship REV limits at any time during a Competition.

8 - Incidents and stewards' inquiries
8.1 - Incidents
«Incident» means any occurrence or series of occurrences involving one or more Competitors, or any action by any Competitor, which was reported to the stewards by the race director (or directly noted by the stewards) that:

i. Necessitated the suspension of a session (red flag);
ii. Constituted a breach of these Sporting Regulations or of the Code;
iii. Caused a false start in a race;
iv. Caused a collision;
v. Forced a Driver off the track;
vi. Illegitimately prevented a legitimate overtaking manoeuvre by a Competitor;
vii. Illegitimately impeded another Driver during an overtaking manoeuvre.

8.1.1 - Unless it was completely clear that a Competitor was in breach of any of the above, any incidents involving more than one car will usually be investigated after the session.

8.1.2 - It shall be at the discretion of the stewards to decide, upon receiving either a report or a request from the race director, if a Competitor or Competitors involved in an incident shall be penalised.

8.2 - Inquiries
8.2.1 - The stewards may hold inquiries into incidents observed by them or either referred or reported to them by the race director, technical delegate or other parties.

8.2.2 - The stewards may seek evidence from any source they choose: in the case of incidents on track, the race director shall present any available video evidence as requested by the stewards, including during inquiries of the Competitors. Video evidence may be sourced from the circuit, on-board and TV broadcast sources as well as any other sources freely available.

9 - Penalties
At each individual Competition, the stewards, and race director where specified in these regulations, are responsible for imposing penalties on the Competitors.

9.1 - In-race penalties
9.1.1 - Drive-Through penalty: Should the stewards decide to impose a penalty on a Competitor during a race, the following procedure will be followed:

a) Notification will be by means of a message on the timing monitors. The race director will concurrently announce the penalty to the Competitor by signalling from the control (timing) line. From the time of these notifications, the relevant Competitor may cross the control (timing) line on the track no more than three times before entering the pit lane and re-joining the track without stopping;

b) Should a Drive-Through penalty be imposed and notified in the last 10 minutes of a race, or after the end of a race, or cannot be imposed for operational reasons, then at the stewards' discretion, the above procedure (see Article 9.1.1.a) will not apply and a retrospective drive-through penalty, converted into a time penalty equal to the time it takes to drive through the

une pénalité de temps égale au temps nécessaire pour traverser la voie des stands dans les limites de la limite de vitesse applicable, pourra être ajoutée au temps écoulé du Concurrent ;

9.1.2 - Stop-Go : Si les commissaires sportifs décidaient d'imposer une pénalité à un Concurrent pendant une course, la procédure suivante sera appliquée :

a) La notification se fera au moyen d'un message sur les moniteurs de chronométrage. Le directeur d'épreuve annoncera simultanément la pénalité au Concurrent en le signalant à partir de la ligne de contrôle (chronométrage). À partir du moment où ces notifications sont émises, le Concurrent concerné ne peut franchir la ligne de contrôle (chronométrage) plus de trois fois avant d'entrer dans la voie des stands, de s'arrêter dans la zone désignée où il doit rester pendant la durée de la pénalité. Le Concurrent pourra ensuite rejoindre la piste ;

b) Si une pénalité Stop-Go est imposée et notifiée au cours des 10 dernières minutes d'une course ou après la fin d'une course, ou ne peut être imposée pour des raisons opérationnelles, alors à la discrétion des commissaires sportifs, la procédure ci-dessus (voir Article 9.1.2.a) ne s'appliquera pas et une pénalité rétrospective Stop-Go, convertie en une pénalité de temps égale au temps nécessaire pour traverser la voie des stands dans les limites de la limite de vitesse applicable plus le temps d'arrêt appliqué, peut être ajoutée au temps écoulé du Concurrent ;

c) À l'arrêt pour cause de pénalité, aucune intervention sur la voiture ne sera possible. Toutefois, si le moteur s'arrête, une assistance peut être fournie une fois la pénalité de temps écoulée.

9.1.3 - À moins que le Concurrent ne soit déjà dans l'entrée des stands ou dans la voie des stands pour effectuer un Drive-Through ou Stop-Go, il ne peut pas exécuter la pénalité pendant le déploiement de la Voiture de Sécurité (ci-après «le Safety Car»). Le nombre de fois où le Concurrent franchit la ligne de contrôle derrière le Safety Car sera ajouté au nombre maximum de fois où il peut franchir la ligne de contrôle en piste (trois).

9.1.4 - Tout manquement ou non-respect des procédures ci-dessus peut entraîner la disqualification du Concurrent.

9.1.5 - Si les commissaires sportifs décidaient d'imposer une pénalité de grille pour une course à plus d'un Concurrent, l'ordre d'application de la pénalité sera basé sur le moment où chaque Concurrent a commis l'infraction, du plus tôt au plus tard.

10 - Code de conduite
Le comportement sur piste doit être conforme au Chapitre IV de l'Annexe L au Code et aux éléments suivants :

i) Respect des signaux ;
ii) Dépassement, contrôle de la voiture et limites de la piste ;
iii) Voitures s'arrêtant pendant une course ;
iv) Entrée et sortie de la voie des stands.

10.1 - Limites de piste
10.1.1 - Les Pilotes doivent utiliser la piste à tout moment. Pour éviter tout doute, les lignes blanches définissant les bords de la piste sont considérées comme faisant partie de la piste, mais pas les bordures.
10.1.2 - Un Concurrent sera considéré comme ayant quitté la piste si les quatre roues de la voiture vont au-delà des lignes blanches (conformément à l'Article 10.1.1).
10.1.3 - Les bordures installées au-delà de la ligne blanche ne sont pas considérées comme faisant partie de la piste (conformément à l'Article 10.1.1).
10.1.4 - Les sanctions suivantes peuvent être appliquées :

Essais libres
a) Tout Concurrent identifié par un juge de fait comme ayant quitté la piste (sauf pour des raisons indépendantes de sa volonté) se verra présenté le drapeau noir et blanc par le directeur d'épreuve à titre d'avertissement ;
b) Tout Concurrent qui quitte la piste à plusieurs reprises sera signalé par le directeur d'épreuve aux commissaires sportifs qui pourront lui imposer une pénalité, le maximum étant un Stop-Go de 5 minutes, devant être purgée lors des essais qualificatifs suivants.

Essais qualificatifs
a) Tout Concurrent identifié par un juge de fait comme ayant quitté la piste (sauf pour des raisons indépendantes de sa volonté) pourra voir ce temps au tour annulé par le directeur d'épreuve ;

pit lane within the relevant speed limit, may be added to the elapsed time of the Competitor;

9.1.2 - Stop-Go penalty: Should the stewards decide to impose a penalty on a Competitor during a race, the following procedure will be followed:

a) Notification will be by means of a message on the timing monitors. The race director will concurrently announce the penalty to the Competitor by signalling from the control (timing) line. From the time of these notifications, the relevant Competitor may cross the control (timing) line on the track no more than three times before entering the pit lane and stopping in the designated area where he shall remain for the period of the penalty. The Competitor may then re-join the track;

b) Should a Stop-Go penalty be imposed and notified in the last 10 minutes of a race, or after the end of a race, or cannot be imposed for operational reasons, then at the stewards' discretion, the above procedure (see Article 9.1.2.a) will not apply and a retrospective Stop-Go penalty, converted into a time penalty equal to the time it takes to drive through the pit lane within the relevant speed limit plus the applied Stop time, may be added to the elapsed time of the Competitor;

c) When stationary because of incurring the time penalty, the car may not be worked on. However, if the engine stops, assistance may be given after the time penalty has elapsed.

9.1.3 - Unless the Competitor is already in the pit entry or pit lane to serve a Drive-Through or Stop-Go penalty, he may not carry out the penalty while the Safety Car is deployed. The number of times the Competitor crosses the control line behind the Safety Car will be added to the maximum number of times he may cross the control line on track (three).

9.1.4 - Any breach or failure to comply with the above procedures may result in the Competitor being disqualified.

9.1.5 - Should the stewards decide to impose a grid penalty for a race on more than one Competitor, the order of the application of the penalty will be based on the time that each Competitor caused the offence, from earliest to latest.

10 - Code of Driving Conduct
On-track behaviour must comply with Chapter IV of Appendix L to the Code and in accordance with the following:

i) Observance of signals;
ii) Overtaking, car control and track limits;
iii) Cars stopping during a race;
iv) Entrance to and exit from the pit lane.

10.1 - Track Limits
10.1.1 - Drivers must use the track at all times. For the avoidance of doubt, the white lines defining the track edges are considered to be part of the track but the kerbs are not.
10.1.2 - A Competitor will be judged to have left the track if all four wheels of the car go beyond the white lines (in accordance with Article 10.1.1).

10.1.3 - Any kerbs installed beyond the white line are not considered to be part of the track (in accordance with Article 10.1.1).

10.1.4 - The following penalties may be applied:

Free practice
a) Any Competitor identified by a judge of fact as having left the track (unless for reasons beyond his control) will be shown the black and white flag by the race director as a warning;
b) Any Competitor who repeatedly leaves the track will be reported by the race director to the stewards who may impose a penalty, the maximum being a Stop-Go penalty of 5 minutes to be served in the following qualifying practice.

Qualifying practice
a) Any Competitor identified by a judge of fact as having left the track (unless for reasons beyond his control) may have that lap time deleted by the race director;

b) Tout Concurrent qui quitte la piste à plusieurs reprises sera signalé par le directeur d'épreuve aux commissaires sportifs qui pourront lui imposer une pénalité, le maximum étant la suppression de tous les temps au tour.

Course
a) Tout Concurrent identifié par un juge de fait comme ayant quitté la piste (sauf pour des raisons indépendantes de sa volonté) à plusieurs reprises se verra présenté le drapeau noir et blanc par le directeur d'épreuve à titre d'avertissement ;
b) Tout Concurrent qui quitte la piste à plusieurs reprises peut être signalé par le directeurs de course aux commissaires sportifs qui peuvent imposer une pénalité, le minimum étant une pénalité de 5 secondes de temps de course. Il est impératif que le drapeau noir et blanc soit présenté au Concurrent avant qu'une pénalité ne soit appliquée ;
c) Tout Concurrent qui continue à quitter la piste peut être signalé par le directeur d'épreuve aux commissaires sportifs qui peuvent imposer des pénalités de temps supplémentaires, le minimum étant une pénalité de 30 secondes de temps de course, tandis que de nouvelles infractions imposées par un juge de fait peuvent entraîner la disqualification du Concurrent pour la Course.

11 - Procédure de départ
11.1 - Toutes les courses seront à départ lancé, utilisant une grille parallèle.

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

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

11.3 - La voie des stands sera ouverte au moment où est montré le panneau dix minutes indiquant le début de la procédure de départ et sera fermée au moment où est montré le panneau cinq minutes indiquant le début du compte-à-rebours ou 60 secondes après que la dernière voiture a quitté la voie des stands, si cela intervient plus tôt. Les voitures quitteront les stands pour effectuer un seul tour de reconnaissance du circuit jusqu'à la grille. À la fin de ce tour, elles s'arrêteront sur la grille dans l'ordre de départ, moteur arrêté. Une voiture placée sur la grille ne pourra la quitter qu'avant la présentation du panneau une minute et ce, en étant poussée par les membres de l'équipe et/ou les officiels vers la voie des stands, moteur arrêté. Après présentation du panneau une minute, toute voiture sur la grille devra conserver sa position jusqu'à ce que le drapeau vert soit montré, moment auquel elle devra quitter sa position sur la grille ou être poussée hors de la grille selon les instructions des officiels de course.

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

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

11.6 - Les voitures seront précédées d'une Voiture-Pilote et suivies d'une voiture d'intervention. Les Concurrents devront maintenir une distance inférieure à dix longueurs de voiture, distance mesurée depuis la voiture précédente, une fois qu'ils auront atteint le virage désigné qui sera confirmé dans les notes de briefing de la Compétition lors du briefing des

b) Any Competitor who repeatedly leaves the track will be reported by the race director to the stewards who may impose a penalty, the maximum being a deletion of all lap times.

Race
a) Any Competitor identified by a judge of fact as having left the track (unless for reasons beyond his control) on more than one occasion will be shown the black and white flag by the race director as a warning;

b) Any Competitor who repeatedly leaves the track may be reported by the race director to the stewards who may impose a penalty, the minimum being a race time penalty of 5 seconds. It is a mandatory condition that the Competitor is shown the black and white flag before a penalty is applied;

c) Any Competitor who then continues to leave the track may be reported by the race director to the stewards who may impose further time penalties, the minimum being a race time penalty of 30 seconds, while further infringements imposed by a judge of fact may result in the Competitor being disqualified from the race.

11 - Starting procedure
11.1 - All races shall have rolling starts, with a side by side grid.

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

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

11.3 - The pit lane will open at the time of showing of the ten-minute board, signalling the start of the countdown procedure and close at the showing of the five-minute board or 60 seconds after the last car leaves the pit lane, whichever is sooner. The cars will leave the pits to cover a single reconnaissance lap around the circuit to the grid. At the end of this lap they will stop on the grid in starting order with their engines stopped. A car that has entered the grid may only leave it before the one- minute board, being pushed by team members and/or officials into the pit lane with the engine stopped. After the one-minute board is shown, any car on the grid must remain in its grid position until the green flag is shown, at which point they must vacate their grid position or be pushed off the grid under the instructions of the officials.

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

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

11.6 - The cars will be preceded by a Pace Car and followed by an intervention vehicle. Competitors must maintain a distance of no more than ten car lengths from the car in front of them once they have reached a nominated turn that will be confirmed in the Competition briefing notes and at the Competitors' and Drivers' briefing. At the end of the last formation

Concurrents et Pilotes. A la fin du dernier tour de formation, la Voiture-Pilote se retirera dans la voie des stands, la voiture qui a obtenu la pole position doit rouler à la même vitesse et les autres voitures doivent maintenir leur position de grille jusqu'au signal de départ. Le signal de départ sera donné au moyen de feux. Dès que le signal de départ est donné (dès l'extinction des feux rouges), les voitures pourront seulement accélérer, mais ne pourront pas dépasser tant qu'elles n'auront pas franchi la ligne de départ. Ensuite, la procédure de «Départ sous Drapeaux Jaunes» commencera avec la voiture en 2ème place conservant sa position derrière la 1ère place sur une même file et avant le premier virage suivi par les voitures suivantes en conséquence et en ligne.

lap, the Pace Car will withdraw into the pit lane and at that moment, the car in pole position must maintain the same speed and the other cars their grid position. The starting signal will be given by means of lights. Cars may only accelerate when the start signal is given (red lights switched off), but may not overtake, nor break formation until they have crossed the Start Line. Then, the "Yellow Start" procedure will begin with the 2nd place car falling behind the 1st car in single file before the first corner and each following car falling in line accordingly.

11.7 - Pendant la procédure de «Départ sous Drapeaux Jaunes», il n'y aura aucun dépassement avant un virage et poste de commissaires désigné où un drapeau vert et/ou panneau lumineu sera agité afin de donner le vrai départ. Les voitures devront se suivre en ordre de départ et en ligne jusqu'à ce virage et poste de commissaires. La procédure et/ou virage et poste de commissaires désignés pourront être différents à chaque Compétition, les détails seront confirmés dans les notes de briefing de la Compétition lors du briefing des Concurrents et Pilotes.

11.7 - Under the "Yellow Start" procedure, there will be no passing until a nominated turn and marshal post upon which a green flag and/or light board will be shown to give the real start. Cars must pass through until this nominated turn and marshal post in single file format. The procedure and/or nominated turn and marshal post may be different for each Competition with specific details to be confirmed in the Competition briefing notes and at the Competitors' and Drivers' briefing.

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

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

11.9 - Sous certaines conditions, le départ de la course pourra être donné sous Safety Car en accord avec l'Article 2.9.18 de l'Annexe H au Code. Les dépassements sous Safety Car sont autorisés si :

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

Dans tous les cas, a) et/ou b), le dépassement sous Safety Car n'est autorisé que pour rétablir l'ordre de départ original.

11.9 - Under certain circumstances, the race may be started under the Safety Car in accordance with Article 2.9.18 of Appendix H to the Code. Overtaking under a Safety Car start is only permitted if:

a) A car is delayed leaving the grid and the cars behind cannot avoid passing it without unduly delaying the remainder of the field, or

b) There is more than one car starting from the pit lane and one of them is unduly delayed.

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

12 - Arrêt d'une course / Déploiement du Safety car

12.1 - Consulter les Prescriptions Générales à tous les Championnats, Challenges, Trophées et Coupes de la FIA et à leurs Compétitions qualificatives se déroulant sur circuit.

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

12 - Stopping of a race / Safety car deployment

12.1 - Refer to General Prescriptions applicable to all FIA Championships, Challenges, Trophies and Cups and to their qualifying Competitions run on circuits.

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

12.3 - Le Safety Car peut être déployée conformément à l'Article 2.19 de l'Annexe H au Code.

12.3 - The Safety Car may be brought into operation in line with Article 2.19 of Appendix H to the Code.

13 - Classement des courses

13.1 - Pour une Compétition avec une seule longue course, les points seront attribués uniquement en fonction des résultats finaux de cette seule course ; lorsque 2 courses plus courtes sont organisées pendant une Compétition, les points seront attribués sur les résultats finaux combinés des Courses 1 et 2 conformément au barème de points ci-dessous.

13 - Race classification

13.1 - For a Competition with a single long race, points will be awarded solely based on the final results of that single race; where 2 shorter races are held during a Competition, the points will be awarded on the combined final results for both Race 1 and Race 2 as per the points schedule below.

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

13.2 - In order to count for the Championship classification, the results of a Competition must include:

a) Soit, un classement général de la course unique ou un classement général combiné des deux courses ;

a) Either an overall classification over one race or an overall combined classification over the two races;

b) Soit, un classement par classe pour chaque course, ou un classement combiné des deux courses par classe, incluant les Concurrents et Pilotes n'ayant pas terminé la course et ceux ayant été disqualifiés.

b) Either an overall classification per class over one race or an overall classification per class over the two races, including any non-classified and disqualified Competitors and Drivers.

13.3 - Les points seront attribués comme suit par classe sur la base du classement général d'une Compétition, à l'exception de 13.3.1 :

- Pour les classes comprenant 3 partants ou plus :

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

- Pour les classes comprenant moins de 3 partants :

1er	6 points
2e	4 points

13.3 - Points will be awarded as follows to overall classified class finishers based on the overall classification for a Competition except for 13.3.1:

- For classes with 3 or more starters:

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

- For classes with fewer than 3 starters:

1st	6 points
2nd	4 points

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

13.3.1 - Les points seront attribués comme suit aux Concurrents classés dans les résultats finaux de chaque course lors de deux Compétitions spécifiques de la saison. En 2019, ces deux Compétitions seront le Oldtimer Grand Prix, Nürburgring (DEU) et le Zandvoort Historic Grand Prix (NLD) :

- Pour les classes comprenant 3 partants ou plus :

1er	12 points
2e	9 points
3e	7 points
4e	6 points
5e	5 points
6e	4 points

- Pour les classes comprenant moins de 3 partants :

1er	9 points
2e	7 points

- Pour les classes comprenant un seul partant, 4 points.

13.4 - Tous les Concurrents ayant pris le départ d'une course seront classés à partir du moment où ils auront parcouru au moins 75% de la distance couverte par le vainqueur (arrondi au dernier tour complet).

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

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

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

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

14 - Classement final du Championnat

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

14.2 - A la fin du Championnat, il y aura deux vainqueurs du Championnat. Le premier vainqueur sera le Concurrent et/ou Pilote qui aura marqué le plus grand nombre de points dans la classe Hulme et sera déclaré «Pre-66 FIA Masters Historic Sports Car Champion». Le second vainqueur sera le Concurrent et/ou Pilote qui aura marqué le plus grand nombre de points dans les classes Bonnier, Rodriguez, Siffert, Marko, Stommelen et Pescarolo et sera déclaré «Post-66 FIA Masters Historic Sports Car Champion».

14.3 - En cas d'ex æquo, l'avantage ira au Concurrent et/ou Pilote de la voiture la plus ancienne (la Commission du Sport Automobile Historique de la FIA tranchera toute contestation).

14.4 - S'il s'avère que les voitures ont été construites la même année, les Concurrents et/ou Pilotes concernés seront déclarés ex æquo. L'avantage sera donné aussi au Concurrent et/ou Pilote ayant conduit une seule et même voiture pendant toute la saison.

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

14.6 - Le prix du « Grand Master Trophy » sera remis au Pilote âgé de plus de 65 ans au 1er janvier 2019 ayant marqué le plus grand nombre de points au classement final du Championnat, toutes classes confondues, par l'Opérateur du Championnat.

- For classes with 1 starter:
1 point.

13.3.1 - Points will be awarded as follows to the classified finishers in the final results of each race at two desigated Competitions during the season. For 2019, these two Competitions will be the Oldtimer Grand Prix, Nürburgring (DEU) and the Zandvoort Historic Grand Prix (NLD):

- For classes with 3 or more starters:

1st	12 points
2nd	9 points
3rd	7 points
4th	6 points
5th	5 points
6th	4 points

- For classes with less than 3 starters:

1st	9 points
2nd	7 points

- For classes with 1 starter, 4 points.

13.4 - All Competitors who start a race will be classified providing that they have completed at least 75% of the distance covered by the race winner (rounded up to the nearest whole lap).

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

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

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

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

14 - Final classification of the Championship

14.1 - For the final classification of the Championship, the results of all the races at every Competition will be taken into account.

14.2 - At the end of the Championship, there will be two winners of the Championship. The first winner will be the Competitor and/or Driver top points scorer in the Hulme class who will be declared the "Pre-66 FIA Masters Historic Sports Car Champion". The second winner will be the Competitor and/or Driver top points scorer in the Bonnier, Rodriguez, Siffert, Marko, Stommelen and Pescarolo classes who will be declared the "Post-66 FIA Masters Historic Sports Car Champion".

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

14.4 - Should the cars prove to be of the same year of construction, a tie will be declared between the Competitors and/or Drivers concerned. Precedence will also be given to the Competitor and/or Driver who has driven one car throughout the season.

14.5 - The FIA may decline to award either title in case of insufficient performance.

14.6 - A "Grand Master Trophy" will be awarded to the Driver aged over 65 years on 1 January 2019 who is the top points scorer in the Championship final classification, across all classes, by the Championship Operator.

15 - Conditions Générales relatives aux Concurrents
15.1 - Ils doivent s'assurer que leur voiture est exposée au regard des spectateurs lorsque cela est raisonnablement possible.

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

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

15.4 - Les premier, deuxième et troisième Concurrents et/ou Pilotes de chaque course doivent être présents à la cérémonie de podium.

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

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

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

16 - Réclamations
16.1 - Toute les réclamations doivent être déposées selon l'Article 13 du Code.

16.2 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. Si la réclamation rend nécessaire le démontage et le remontage de diverses pièces d'une voiture, le plaignant doit verser une caution supplémentaire, fixée par les commissaires sportifs.

16.3 - 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.

17 - Appels
17.1 - Tous les appels sont régis par l'Article 15 du Code.

17.1 - Le montant de la caution d'appel est de € 3000. La Cour d'Appel Internationale est compétente pour une Compétition des Championnats de la FIA.

18 - Procédure pour la remise des récompenses sur le podium
18.1 - Il y aura deux podiums à chaque Compétition.

18.2 - Le premier podium sera dédié aux trois premieres voitures classés en post-66 (Classes Bonnier, Rodriguez, Siffert, Marko, Stommelen et Pescarolo). Le second podium sera dédié aux trois premières voitures pré-66 (Classe Hulme).

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

18.4 - Le speaker présente la cérémonie comme suit :
«- La remise des récompenses pour la manche *X* du Championnat Historique Masters des Voitures de Sport de la FIA.»
«- La personne qui remet les récompenses est : *nom et titre de la personne.*»
«- Troisième du classement post-66 (Classes Bonnier, Rodriguez, Siffert, Marko, Stommelen et Pescarolo) – de *x pays*, au volant de sa voiture *marque et numéro, nom du Concurrent et/ou Pilote.*»
«- Deuxième du classement post-66 (Classes Bonnier, Rodriguez, Siffert, Marko, Stommelen et Pescarolo) – de *y pays*, au volant de sa voiture *marque et numéro, nom du Concurrent et/ou Pilote.*»
«- Premier du classement post-66 (Classes Bonnier, Rodriguez, Siffert, Marko, Stommelen et Pescarolo) – de *z pays*, au volant de sa voiture *marque et numéro, nom du Concurrent et/ou Pilote.*»

15 - General Conditions for Competitors
15.1 - They must ensure that their cars are in full view of spectators whenever reasonably possible.

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

15.3 - During the "Pit Lane Walkabout" or other public or press access times, Competitors and/or Drivers must be present and dressed in race overalls or appropriate apparel.

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

15.5 - The first, second and third Competitors and/or Drivers in the Hulme Class in each Race must attend the podium ceremony immediately after the Race.

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

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

16 - Protests
16.1 - All protests must be lodged in accordance with Article 13 of the Code.

16.2 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. If the protest requires the dismantling and re-assembly of different parts of a car, the claimant must pay an additional deposit set by the stewards.

16.3 - 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.

17 - Appeals
17.1 - All appeals shall be governed by Article 15 of the Code.

17.1 - The amount of the appeal is €3,000. The competent appeal court for an FIA Championship is the International Court of Appeal.

18 - Podium presentation procedure
18.1 - There will be two podiums at each Competition.

18.2 - The first podium will be for the first three post-66 cars (Bonnier, Rodriguez, Siffert, Marko, Stommelen and Pescarolo Classes). The second podium will be for the first three pre-66 cars (Hulme Class).

18.3 - Both podiums may take place simultaneously.

18.4 - The speaker announces the ceremony as:
"- The awards presentation for round X of the FIA Masters Historic Sports Car Championship."
"- Presenting the awards is: name and title of person."
"- Third place post-66 (Bonnier, Rodriguez, Siffert, Marko, Stommelen and Pescarolo Classes) – from x country, driving his car make and number, *Competitor's and/or Driver's* name."
"- Second place post-66 (Bonnier, Rodriguez, Siffert, Marko, Stommelen and Pescarolo Classes) – from y country, driving his car make and number, *Competitor's and/or Driver's* name."
"- First place post-66 (Bonnier, Rodriguez, Siffert, Marko, Stommelen and Pescarolo Classes) – from z country, driving his car make and number, *Competitor's and/or Driver's* name."

Hymne du pays du Pilote vainqueur.	Anthem of the country of the winning Driver.
Remise du Trophée au *Concurrent et/ou Pilote* arrivé troisième. Remise du Trophée au *Concurrent et/ou Pilote* arrivé deuxième. Remise du Trophée au *Concurrent et/ou Pilote* arrivé premier.	Trophy presented to the third placed *Competitor and/or Driver*. Trophy presented to the second placed *Competitor and/or Driver*. Trophy presented to the first placed *Competitor and/or Driver*.
La même procédure sera répétée pour le podium pour les trois premières voitures pré-66 (Classe Hulme).	The same process will be repeated for the podium for first three cars from pre-66 (Hulme Class).

APPENDIX I

Tableau des Poids Minimum du Championnat Historique Masters de Voitures de Sport de la FIA

Applicable à toutes les Voitures de Course Biplaces de Période GR et HR. Les Voitures de Sport de Période F (pré-1966) doivent concourir à leur poids de période sauf si spécifié dans l'Annexe K et/ou dans ce réglement.

Cylindrée	inférieure ou égale à 500cc	poids mini.	450 kgs
	comprise entre 501cc et 600cc	poids mini.	460 kgs
	comprise entre 601cc et 700cc	poids mini.	470 kgs
	comprise entre 701cc et 850cc	poids mini.	480 kgs
	comprise entre 851cc et 1000cc	poids mini.	500 kgs
	comprise entre 1001cc et 1150cc	poids mini.	510 kgs
	comprise entre 1151cc et 1300cc	poids mini.	525 kgs
	comprise entre 1301cc et 1600cc	poids mini.	550 kgs
	comprise entre 1601cc et 2000cc	poids mini.	575 kgs
	comprise entre 2001cc et 2500cc	poids mini.	600 kgs
	comprise entre 2501cc et 3000cc	poids mini.	650 kgs
	comprise entre 3001cc et 4000cc	poids mini.	700 kgs
	comprise entre 4001cc et 5000cc	poids mini.	750 kgs
	comprise entre 5001cc et 6000cc	poids mini.	775 kgs
	de plus de 6000cc	poids mini.	800 kgs

APPENDIX I

FIA Masters Historic Sports Car Championship Minimum Weight Charts

Applicable to all Two-Seater Racing Cars of Period GR and HR. Period F (Pre-1966) Sports Cars must compete at their period weight unless specified in the Appendix K and/or in this regulations.

Engine cylinder Capacity	less than or equal to 500cc	min weight	450kgs
	from 501cc to 600cc	min weight	460kgs
	from 601cc to 700cc	min weight	470kgs
	from 701cc to 850cc	min weight	480kgs
	from 851cc to 1000cc	min weight	500kgs
	from 1001cc to 1150cc	min weight	510kgs
	from 1151cc to 1300cc	min weight	525kgs
	from 1301cc to 1600cc	min weight	550kgs
	from 1601cc to 2000cc	min weight	575kgs
	from 2001cc to 2500cc	min weight	600kgs
	from 2501cc to 3000cc	min weight	650kgs
	from 3001cc to 4000cc	min weight	700kgs
	from 4001cc to 5000cc	min weight	750kgs
	from 5001cc to 6000cc	min weight	775kgs
	over 6000cc	min weight	800kgs

APPENDIX II

Limites de Régime* Championnat Historique Masters de Voitures de Sport de la FIA

Marque	Moteur	Limite
CHEVROLET	V8 - D'une cylindrée inférieure ou égale à 7000cc	7250
FORD	V8 - D'une cylindrée inférieure ou égale à 5700cc	7250
FORD	FVA - D'une cylindrée inférieure ou égale à 1600cc	9000
FORD	FVC - D'une cylindrée inférieure ou égale à 1790cc	9000
FORD	Twin-Cam - D'une cylindrée inférieure ou égale à 1600cc	8000
PORSCHE	Flat-6 - D'une cylindrée inférieure ou égale à 3000cc	8000
BMW	M10 - D'une cylindrée inférieure ou égale à 2000cc	8500

(*) Tout Concurrent courant avec une marque et/ou un type de moteur non couvert dans le tableau ci-dessus sera informé de la limitation de régime applicable par les commissaires sportifs.

APPENDIX II

FIA Masters Historic Sports Car Championship REV Limits*

Make	Engine Type	REV Limit
CHEVROLET	V8 - Cylinder capacity up to and including 7000cc	7250
FORD	V8 - Cylinder capacity up to and including 5700cc	7250
FORD	FVA - Cylinder capacity up to and including 1600cc	9000
FORD	FVC - Cylinder capacity up to and including 1790cc	9000
FORD	Twin-Cam - Cylinder capacity up to and including 1600cc	8000
PORSCHE	Flat-6 - Cylinder capacity up to and including 3000cc	8000
BMW	M10 - Cylinder capacity up to and including 2000cc	8500

(*) Any Competitor running a make and/or engine type not covered by the above chart will be notified of the applicable REV limit by the stewards.