

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

Le Championnat Historique Masters de Formule Un de la FIA (ci-après «le Championnat») s'adresse à des voitures individuelles construites selon le règlement de Formule Un applicable entre 1966 et 1985, roulant dans leur spécification d'origine et utilisant des composants d'un type en période. Si les composants d'un type en période ne sont plus disponibles, il faut demander au délégué technique de la FIA (ci-après «le délégué technique») son approbation expresse avant de pouvoir utiliser tout autre composant.

1 - Dispositions générales et éligibilité

1.1 - Ce Championnat est réservé aux Pilotes. Dans le cadre du présent règlement, le Pilote sera désigné comme «Concurrent».

1.2 - Tous les Concurrents participant au Championnat doivent être des membres à part entière du Masters Racing Club (ci-après «l'Opérateur du Championnat»), pour 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 d'une Compétition, il doit désigner son représentant par écrit.

2 - Voitures admissibles et classes

2.1 - Voitures admissibles

a) Doivent être conformes au Règlement Technique pour les voitures de Formule Un en vigueur (voir Annexe X de l'Annexe K au Code).

b) Les voitures utilisant les moteurs Cosworth DFV doivent être équipées d'un limiteur de régime réglé à 10'000 t/min. Ce point sera contrôlé par le délégué technique ou son assistant à l'appui du contrôleur de limitation de régime de Masters. Les connexions originales au boîtier d'allumage utilisé sur le Ford DFV doivent être utilisées afin d'assurer les contrôles du limiteur de régime.

c) Les voitures doivent être en conformité avec la procédure FIA des Tests de Condition de l'année en cours (voir Annexe III de l'Annexe K au Code) et les certificats relatifs à ces Tests de Condition doivent être disponibles pour vérification lors de toute Compétition.

d) Les certificats pour les Tests de Condition des réservoirs de carburant (Article 9 de l'Annexe X de l'Annexe K au Code) doivent être disponibles pour vérification lors de toute Compétition.

The FIA Masters Historic Formula One Championship (hereafter "the Championship") is for individual cars built to the appropriate Formula One regulations between 1966 and 1985, running in their original specification and using components of a type used in period. Where components of a type used in period are no longer available, specific approval must be sought from the FIA technical delegate (hereafter "the technical delegate") before any alternative components are used.

1 - General provisions and eligibility

1.1 - This Championship is reserved for Drivers. For the purpose of these regulations, the Driver will be referred to as the "Competitor".

1.2 - All Competitors in the Championship must be full members of the Masters Racing Club (hereafter "the Championship Operator"), 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 to nominate a representative in writing.

2 - Eligible cars and classes

2.1 - Eligible cars

a) Must comply with the requirements of the current FIA Technical Regulations for Formula One cars (see Appendix X of Appendix K to the Code).

b) Cars using Cosworth DFV engines must have an engine rev limiter set at 10,000rpm. This regulation will be checked by the technical delegate, or his assistant, using the Masters rev limit checker. Original style connections must be used on the Ford DFV spark box to permit rev limiter checking.

c) Cars must comply with the FIA Condition Testing procedure of the current year (Appendix III of Appendix K to the Code) and the certificates relating to the Condition Testing must be available for inspection at each Competition.

d) Certificates for the Condition Testing of fuel tanks (Article 9, Appendix X of Appendix K to the Code) must be available for inspection at each Competition.

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

2.2 - Classes

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

2.2 - Classes

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

3 - Calendrier des Compétitions

3.1 - Il y aura un maximum de 7 Compétitions comptant pour le Championnat, avec au minimum une séance d'essais qualificatifs et deux courses par Compétition pour le Championnat. 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 les titres.

3 - Calendar of Competitions

3.1 - There will be a maximum of 7 Competitions counting towards the Championship, with a minimum of one qualifying practice session and two races per Competition. 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 titles.

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.

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 : essais qualificatifs et Course 1 le premier jour ; Course 2 le second jour.

4.1.2 - Two-day formats will have qualifying practice and Race 1 on day one, with Race 2 on day two.

4.1.3 - Les Compétitions sur trois journées adopteront le format suivant : essais qualificatifs le premier et/ou deuxième jour ; Course 1 le second jour et Course 2 le troisième jour.

4.1.3 - Three-day formats will have qualifying practice on day one and/or day two, Race 1 on day two and Race 2 on day three.

4.1.4 - Les Compétitions sur quatre journées adopteront le format suivant : essais qualificatifs le premier et/ou deuxième jour ; la Course 1 le troisième jour et la Course 2 le quatrième jour.

4.1.4 - Four-day formats will have qualifying practice on day one and/or day two, Race 1 on day three and Race 2 on day four.

4.1.5 - Il y aura une séance d'essais qualificatifs par Compétition d'une durée programmée de 20 minutes minimum et de 30 minutes maximum. Chaque course sera programmée pour une durée de 20 minutes minimum et de 30 minutes maximum. Toute les voitures d'une même classe doivent participer à la même séance d'essais qualificatifs.

4.1.5 - The qualifying practice shall be scheduled for a minimum of 20 minutes and a maximum of 30 minutes. Each race shall be scheduled for a minimum of 20 minutes and a maximum of 30 minutes. All cars in the same class shall take part in the same qualifying practice session.

4.1.6 - Un Concurrent doit effectuer au moins un tour chronométré au cours des séances d'essais libres ou qualificatifs afin d'être autorisé à prendre part à une course. Si un Concurrent n'est pas en mesure de se conformer à cette exigence, il devra soumettre une demande écrite aux commissaires sportifs de la Compétition (ci-après «les commissaires sportifs») afin de demander la permission de prendre le départ sans avoir effectué un seul tour chronométré. Si cette demande est acceptée par les commissaires sportifs, le Concurrent partira depuis la dernière position 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.

4.1.6 - A Competitor must complete a minimum of one timed lap in either free or qualifying practice sessions to be allowed to take part in a race. If a Competitor is unable to achieve this, he must submit a request in writing to the nominated stewards of the Competition (hereafter "the stewards") seeking permission to start a race without having set a lap time. If such a request is approved by the stewards, the Competitor 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 will be determined by their Competition numbers, from lowest to highest.

4.1.7.1 - La grille de départ de la Course 1 sera formée sur base du meilleur tour réalisé par chaque Concurrent en accord avec le résultat final des essais qualificatifs.

4.1.7.1 - The grid for Race 1 will be set by the fastest lap of each Competitor as per the final classification of the qualifying practice session.

4.1.7.2 - La grille de la Course 2 sera formée en fonction du classement de la Course 1, selon les paramètres suivants :

4.1.7.2 - The grid for Race 2 will be formed from the classification of Race 1, taking the following parameters into account:

a) Si un minimum de 12 voitures sont «autorisées à prendre part aux essais qualificatifs» d'une Compétition, les positions 1 à 8 de la grille de départ seront occupées par les huit premiers Concurrents classés de la Course 1 en ordre inversé.

a) If there are 12 or more cars "approved to qualify" for a Competition, then positions 1 to 8 of the grid will be occupied by the first eight Competitors from the final Race 1 results, in reverse order.

Si l'un des Concurrents occupant l'une de ces positions (1 à 8) renonce à prendre le départ de la Course 2, la grille de départ sera mise à jour au plus tard 60 minutes avant le départ de la Course 2, de façon à remplir la position restante avec le(s) Concurrent(s) classé(s) suivant(s).

If any Competitor in these positions (1 to 8) withdraws from Race 2 then the grid will be updated up to 60 minutes before Race 2 is due to start so that the grid slot of the withdrawn Competitor is filled by the remaining classified Competitor(s).

b) Si moins de 12 voitures sont «autorisées à prendre part aux essais qualificatifs» pour une Compétition, les positions 1 à 6 de la grille de départ seront occupées par les six premiers Concurrents classés de la Course 1 en ordre inversé.

b) If there are less than 12 cars "approved to qualify" for a Competition, then positions 1 to 6 of the grid will be occupied by the first six Competitors from the final Race 1 results, in reverse order.

Si l'un des Concurrents occupant l'une de ces positions (1 à 6) renonce à prendre le départ de la Course 2, la grille de départ sera mise à jour au plus tard 60 minutes avant le départ de la course, de façon à remplir la position restante avec le(s) Concurrent(s) classé(s) suivant(s).

If any Competitor in these positions (1 to 6) withdraws from Race 2 then the grid will be updated up to 60 minutes before Race 2 is due to start so that the grid slot of the withdrawn Competitor is filled by the remaining classified Competitor(s).

c) Les autres Concurrents classés après la Course 1 seront mis en grille après les positions 1 à 8 (ou 1 à 6) et à partir de la neuvième (ou septième)

c) The other classified Competitors from Race 1 will be gridded behind position 1 to 8 (or 1 to 6) from the ninth (or seventh) position onwards. If

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

position. Si l'un de ces Concurrents renonce à prendre le départ de la Course 2, la grille de départ sera mise à jour au plus tard 60 minutes avant le départ de la course, de façon à remplir la position restante avec le(s) Concurrent(s) classé(s) suivant(s).

d) Les Concurrents non-classés à la Course 1 devront prendre place après les Concurrents classés à la Course 1. Si un des Concurrents non-classés renonce à prendre le départ de la Course 2, la grille de départ sera mise à jour au plus tard 60 minutes avant le départ de la course, de façon à remplir la position restante avec le(s) Concurrent(s) classé(s) suivant(s).

e) Tout Concurrent qui se qualifie pour la Course 1 mais ne parvient pas à prendre le départ de la Course 1 sera autorisé à prendre le départ après l'ensemble des Concurrents classés et non-classés de la Course 1 et dans l'ordre définitif des essais qualificatifs.

4.2 - Briefings des Concurrents et Team-Managers

4.2.1 - La présence aux briefings est obligatoire pour tous les Concurrents 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'Épreuve.

4.2.3 - Les notes de briefing publiées par le directeur d'épreuve sont des documents officiels qui ont valeur réglementaire.

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 garages ou autres structures sécurisées et couvertes.

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

4.4 - 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 au présent règlement.

5 - Licences

5.1 - Les Concurrents 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 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 initialement 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 est donnée aux Concurrents ayant participé et/ou marqué des points au Championnat lors d'une ou plusieurs Compétitions au cours du Championnat 2019.

6.6 - Les droits d'engagement versés pour chaque Compétition pourront

any of these Competitors withdraws from Race 2 then the grid will be updated up to 60 minutes before Race 2 is due to start so that the grid slot of the withdrawn Competitor is filled by the remaining classified Competitor(s).

d) Non-classified Competitors from Race 1 shall take their places behind the classified Competitors from Race 1. If a non-classified Competitor withdraws from Race 2 then the grid will be updated up to 60 minutes before Race 2 is due to start so that the grid slot of the withdrawn Competitor is filled by the remaining non-classified Competitor(s).

e) Any Competitor that qualifies for Race 1 but fails to start Race 1 shall be permitted to start behind all classified and non-classified Competitors from Race 1 in the final order from qualifying practice.

4.2 - Competitors' and Team Managers' briefings

4.2.1 - Attendance at the briefings is mandatory for all Competitors 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 located in pit garages or other suitable secure and covered accommodation.

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

4.4 - 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 must be in 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 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.

6.6 - For each individual Competition, a refund of the Race Entry Fee may

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

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

7.1.4 - Le Parc Fermé doit se conformer aux Articles 2.5 et 20 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.

7.3 - Ravitaillements

7.3.1 - Les ravitaillements en essence ne sont pas autorisés pendant les essais libres, qualificatifs ou courses lors d'une Compétition.

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 - Tous les poids et dimensions doivent être conformes à ceux indiqués à l'Article 19, Annexe X à l'Annexe K au Code.

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 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.

7.1.4 - The Parc Fermé must comply with Articles 2.5 and 20 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.

7.3 - Refuelling

7.3.1 - Not permitted during free practice, qualifying practice and races at a Competition.

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 weights and dimensions must comply with Article 19, Appendix X to Appendix K to the Code.

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

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 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 40 mm est respectée à tout moment durant chaque Compétition. Aucune partie entièrement suspendue de la voiture ne peut se trouver à moins de 40 mm du sol lorsque la voiture est immobilisée, en condition normale de course, et avec le Concurrent à bord. Hormis les roues avant et arrière complètes, aucune partie de la voiture ne doit être en contact systématique ou permanent avec le sol lorsque la voiture est en mouvement.

7.5.3 - Tout dispositif conçu pour combler l'espace compris entre la carrosserie et le sol est interdit.

7.5.4 - Tout dispositif installé sur la voiture pour diminuer sa garde au sol pendant que la voiture est en mouvement, et/ou tout composant ayant le même effet est interdit.

7.6 - Suspensions avant et arrière

7.6.1 - Les voitures des Classes Emerson Fittipaldi, Patrick Head et Niki Lauda doivent utiliser les amortisseurs de la spécification standard de période KONI 8212 Corps Aluminium ou le 8211 Corps Acier équivalent de longueur appropriée et sans modification externe ou interne. Les voitures de la Classe Jackie Stewart peuvent utiliser ces amortisseurs KONI et/ou des amortisseurs Armstrong de spécification de période.

7.6.2 - L'amortisseur doit être équipé de la plateforme de ressort réglable, de la plateforme de verouillage et de la butée de ressort supérieure aux standards KONI. Lorsque le dessin original de la suspension ne permet pas l'usage de la butée de ressort supérieure ou inférieure, le dessin d'origine peut être utilisé à condition que la spécification de période puisse être prouvée comme ayant été utilisée sur le même type ou modèle de voiture en période.

7.6.3 - La spécification de valve interne de l'amortisseur pour les voitures de la Classe Patrick Head doit être conforme à la spécification KONI B8 et/ou B8+. Les autres classes peuvent choisir librement entre les spécifications KONI de valve interne de l'amortisseur allant de B1 à B8+.

7.6.4 - L'utilisation d'amortisseurs monotubes, à gaz et/ou avec réservoirs additionnels est interdite.

7.6.5 - Les cales internes ou externes destinées à limiter la course des amortisseurs sont autorisées. Aucune forme de ressort secondaire n'est autorisée.

7.6.6 - Les butées standard KONI ne sont pas obligatoires pour toutes les classes et sont limitées aux standards KONI 70.34.54.000.0 (40 mm) et/ou KONI 70.34.53.000.0 (55 mm).

7.6.7 - Pour les voitures des Classes Patrick Head et Niki Lauda, pour s'assurer de la conformité à l'Article 7.5.2 ci-dessus, un test de déflexion de la suspension pourra être effectué à tout moment de la Compétition. La déflexion de la suspension sera mesurée par un point de référence sur la voiture en condition de course, avec le Pilote et/ou un individu d'un poids équivalent assis dans la voiture et avec une garde au sol minimum de 40 mm.

Les déflexions maximum sont spécifiées ci-dessous et seront mesurées avec l'emploi d'une charge de 100 kg appliquée au centre de l'axe avant et/ou arrière et incluant la déflexion des pneus. Les pneus devront être gonflés à une pression de 16 psi à l'avant et 14 psi à l'arrière.

Déflexion Maximum	@Susp. AVANT	@Susp. ARRIERE
Classe Patrick Head	20 mm	15 mm
Classe Niki Lauda	24 mm	18 mm

7.7 - Pneus

7.7.1 - Le pneu Avon de mélange A.11 est le pneu désigné pour temps sec et le pneu Avon de mélange A15 est le pneu désigné pour temps de pluie.

7.7.2 - Les voitures courant dans la Classe Jackie Stewart peuvent être chaussées de pneus slicks Avon sculptés à la main de mélange A11 ou de

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 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 40mm at all times during a Competition. No entirely sprung part of the car may be less than 40mm from the ground with the car stationary, in its normal racing trim, and with the Competitor on-board. Apart from the complete front and rear wheels, no part of the car shall systematically or continuously touch the ground when the car is in motion.

7.5.3 - Any device bridging the space between the bodywork and the ground is prohibited.

7.5.4 - Any device fitted to the car to lower its ground clearance whilst in motion, and/or any component which has that same effect is forbidden.

7.6 - Front and rear suspension

7.6.1 - All cars in the Emerson Fittipaldi, Patrick Head and Niki Lauda classes must use the period standard specification KONI 8212 Aluminium Body or the 8211 Steel Body equivalent shock absorbers of appropriate length. Jackie Stewart Class cars may use these KONI shock absorbers or the period specification Armstrong damper.

7.6.2 - The shock absorber must be fitted with the standard Koni adjustable lower spring platform, locking ring and standard top spring abutment. Where the design of the original suspension does not permit the use of the standard top or lower spring abutment, the original design may be used, providing that period specification can be proven to have been used on the same type or model of car in period.

7.6.3 - Internal shock absorber valving on Patrick Head Class cars must conform to KONI B8 and/or B8+ specification. Other classes may use KONI internal valving specification ranging from B1 to B8X.

7.6.4 - The use of monotube, gas pressurised and/or remote reservoir shock absorbers is not permitted.

7.6.5 - Solid internal or external packers to restrict the stroke of the damper are permitted. No form of secondary springing is permitted.

7.6.6 - KONI standard bump stops are optional for all classes and are limited to either KONI 70.34.54.000.0 (40mm) and/or the KONI 70.34.53.000.0 (55mm).

7.6.7 - For cars in the Patrick Head and Niki Lauda classes, to ensure compliance with Article 7.5.2 above, a suspension deflection test may be applied at any time during the Competition. The suspension deflection will be measured from a datum with the car in normal racing trim, with the Driver and/or an individual of similar weight seated in the car and a minimum ground clearance of 40mm.

The maximum deflections are specified below and will be measured with a load of 100kg applied at the front and/or rear axle centre line and include tyre deflection. Tyres to be at 16psi front and 14psi rear.

Maximum Deflection	@FRONT Suspension	@REAR Suspension
Patrick Head Class	20mm	15mm
Niki Lauda Class	24mm	18mm

7.7 - Tyres

7.7.1 - The Avon A.11 compound tyre is the nominated tyre for dry weather use, Avon A15 for wet weather use.

7.7.2 - Cars running in the Jackie Stewart Class, cars may run a hand-cut Avon A11 compound slick, or Dunlop post Historic CR82 compound

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

pneus Dunlop sculptés de mélange CR82 Post-Historique.

treaded tyres but not a combination of both.

7.7.3 - Les Concurrents sont limités à huit (8) pneus lors de la première Compétition du Championnat à laquelle ils participent. Huit (8) pneus pour les Compétitions suivantes, dont au moins quatre (4) doivent avoir été enregistrés lors d'une précédente Compétition du Championnat.

7.7.3 - Competitors are limited to eight (8) tyres in the first Competition of the Championship that they participate in. For subsequent Competitions are limited to eight (8) tyres, of which at least four (4) must have been registered in a previous Competition of the Championship.

7.7.4 - Chaque pneu slick Avon A11 comporte un numéro individuel sous le code à barres. Les numéros des codes barres uniques des 8 pneus doivent être enregistrés et soumis pour enregistrement par le Concurrent au délégué technique sur un formulaire avant la fin des vérifications techniques lors de chaque Compétition.

7.7.4 - Each Avon A11 slick tyre has an individual number below the bar code. The unique bar code numbers for all 8 tyres 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.

7.7.5 - Aucune voiture ne sera autorisée à prendre part aux essais qualificatifs si les numéros de code à barres de ses pneus n'ont pas été préalablement communiqués.

7.7.5 - No car will be allowed to take part in qualifying practice without prior submission of its tyre bar code numbers.

7.7.6 - Le délégué technique ou son assistant marquera chaque train de pneus sur la face externe avec de la peinture et/ou scannera chaque code à barres afin de s'assurer que les contrôles visuels sont possibles.

7.7.6 - The technical delegate or his assistant will mark up each set of tyres on the outside wall with paint and/or scan each tyre barcode to ensure visual checks are possible.

7.7.7 - Les 8 pneus enregistrés pour chaque Compétition sont affectés uniquement à un Concurrent et sont à utiliser du début des essais libres, ou qualificatifs si il n'y a pas d'essais libres, et jusqu'à la fin de la Course 2. Ils ne peuvent pas être échangés et/ou prêtés entre les Concurrents.

7.7.7 - The 8 tyres registered for each Competition are solely intended for an individual Competitor and are prescribed from the start of free practice, or qualifying practice if there is no free practice, to the end of Race 2 and may not be exchanged and/or loaned between Competitors.

7.7.8 - Si un pneu enregistré est crevé, endommagé ou est sujet à un défaut, l'utilisation d'un pneu supplémentaire ne sera approuvée par le délégué technique ou son assistant en accord avec le fournisseur de pneumatiques du Championnat et les commissaires sportifs que si tous les autres pneus enregistrés sont jugés non adaptés.

7.7.8 - Should any registered tyre develop a puncture, sustain damage or have a fault, an additional tyre will only be approved by the technical delegate or his assistant in agreement with the Championship tyre supplier and after consultation with the stewards if all other registered tyres are deemed not fit for purpose.

7.7.9 - Aucun autre pneu ne sera autorisé durant la Compétition à l'exception des pneus Avon pour temps de pluie pour lesquels il n'y a pas de restriction quant au nombre de trains utilisés et aucune obligation d'enregistrement.

7.7.9 - No other tyres are permitted at any time during a Competition except for Avon wet weather tyres for which there is no limit on numbers and no requirement for these to be registered.

7.7.10 - Le dessin du pneu pluie doit être sculpté selon le modèle pour temps de pluie historique conformément à la spécification Avon. Il est interdit de sculpter un dessin de quelque forme que ce soit dans des pneus pour temps sec de mélange A11. Les pneus pluie ne peuvent être utilisés que lorsqu'une séance d'essais qualificatifs ou une course est déclaré humide par le directeur d'épreuve.

7.7.10 - The wet weather tyres must be cut to the historic wet weather pattern in accordance with Avon specification. It is prohibited to cut any form of pattern into A11 compound dry tyres. The wet weather tyres can only be used when a wet session is declared by the race director prior to qualifying practice or a race by the clerk of the course.

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

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

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

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

7.8 - Systèmes de retenue frontale de la tête (ci-après «RFT»)

7.8.1 - Le port d'un système RFT approuvé par la FIA, conformément à l'Annexe L au Code, est obligatoire pour tous les Concurrents, sauf dérogation écrite de la Commission de Sécurité de la FIA.

7.8 - Frontal Head Restraint systems (hereafter "FHR")

7.8.1 - The wearing of FIA-approved FHR systems, in accordance with Article 3, of Appendix L to the Code, is mandatory for all Competitors, unless a written waiver has been granted by the FIA Safety Commission.

7.9 - Accessoires aérodynamiques

7.9.1 - Doivent se conformer à l'Annexe X à l'Annexe K au Code.

7.9 - Aerodynamic Aids

7.9.1 - Must comply with Appendix X of Appendix K to the Code.

7.9.2 - Le nombre de jupes est limité, par voiture et par Compétition, à un jeu de jupes maximum, sans réglage ou remplacement possible. Les jupes seront marquées et/ou scellées lors des vérifications techniques par le délégué technique ou son assistant.

7.9.2 - The number of skirts is limited, per car and per Competition, to a maximum of one set of skirts with no adjustment or replacement possible. The skirts will be marked and/or sealed at scrutineering by the technical delegate or his assistant.

7.9.3 - Les jupes sélectionnées sont affectées uniquement au Concurrent concerné et à sa voiture et sont à utiliser du début des essais qualificatifs jusqu'à la fin de la Course 2. Elles ne peuvent pas être échangées et/ou prêtées entre les Concurrents et voitures.

7.9.3 - The selected skirts are related solely to each individual Competitor and his car, and are prescribed from the beginning of qualifying practice to the end of the Race 2 and may not be exchanged and/or loaned between Competitors and cars.

7.10 - Structures Anti Tonneau de Protection

7.10.1 - Doivent se conformer à l'Annexe VI de l'Annexe K au Code.

7.10 - Roll Over Protection Structures

7.10.1 - Must comply with Appendix VI of Appendix K to the Code.

7.11 - Acquisition de données

7.11.1 - Durant une Compétition, les voitures peuvent utiliser des systèmes d'acquisition de données pour contrôler le régime moteur, la pression de l'huile, la température de l'huile, la température de l'eau, la pression du carburant et le mouvement de la voiture. La vitesse du véhicule peut être enregistrée soit par GPS soit en utilisant un capteur de vitesse des roues

7.11 - Data Acquisition

7.11.1 - 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.

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

avec fil à condition qu'il ne soit pas connecté à une roue motrice.

7.11.2 - Aucune autre forme d'acquisition de données sur le Concurrent/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.

7.11.3 - 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.

7.11.4 - 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.

7.11.5 - 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, et la publication des résultats finaux.

7.11.6 - 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.

7.11.7 - 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.

7.11.8 - Les Concurrents pourront recevoir des communications radios par le biais d'un représentant préalablement nommé (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 au près 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 assis dans la voiture et une source externe.

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.

7.11.2 - No other form of Competitor/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.

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

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

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

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

7.11.7 - 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.

7.11.8 - Competitors 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's applicable domestic laws.

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

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.

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

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). 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 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 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 ajoutée 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.

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 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.

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

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 ;

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 directeur 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 Concurrents 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 Concurrent 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 le dernier Concurrent ait 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.

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) 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 Competitors 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 Competitor 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 Competitor 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.

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

11.4 - Tout Concurrent 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 ainsi que lors du briefing des Concurrents) 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 conduites à la sortie des stands uniquement avec le Concurrent au volant et correctement attaché. 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 Concurrents. 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.

11.7 - Pendant la procédure de «Départ sous Drapeaux Jaunes», il n'y aura aucun dépassement avant un virage et poste de commissaires désignés où un drapeau vert et/ou panneau lumineux sera montré 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.

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

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.

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.

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

11.4 - Any Competitor 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' briefing) where the mechanics may attempt to start it.

11.5 - Any car that 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 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' briefing. At the end of the last formation lap, the Pace Car will withdraw into the pit lane and at that moment, the car in pole position must maintain the same speed and the other cars their grid position. The starting signal will be given by means of lights. Cars may only accelerate when the start signal is given (red lights switched off), but may not overtake, nor break formation until they have crossed the Start Line. 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 - Under the "Yellow Start" procedure, there will be no overtaking 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 in a single file until this nominated turn and marshal post. 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' briefing.

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

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 both a) and b), overtaking under a Safety Car start is only allowed to re-establish the original starting order.

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

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

13 - Classement des courses

13.1 - Les points seront attribués dans chaque classe et pour chaque course durant une Compétition selon le barème de points ci-dessous. Les résultats inclueront les Concurrents non-classés et disqualifiés.

13.2 - Les points seront attribués comme suit aux Concurrents classés dans les résultats finaux de chaque course, sauf dans le cas de l'Article 14.2.1 ci-après :

- Pour les classes comprenant 3 partants ou plus :

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

- Pour les classes comprenant moins de 3 partants :

1er	6 points
2e	4 points

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

13.2.1 - 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.

13.3 - Un point bonus sera attribué pour le meilleur tour dans chaque classe et pour chaque course mais uniquement pour les classes comprenant 2 partants ou plus. Les meilleurs tours obtenus à l'avantage d'un dépassement des limites de la piste, et rapportés au directeur d'épreuve, ne compteront pas.

13.4 - Par partant, il faut entendre un Concurrent s'étant qualifié pour et ayant pris le départ de la course.

13.5 - 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).

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

13.7 - Les trophées seront remis par l'Opérateur du Championnat aux trois premiers des quatre classes du Championnat pour chaque course lors de chaque Compétition en partant du principe qu'il y a 2 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 courses de chaque Compétition seront pris en compte.

14.2 - A la fin du Championnat, il y aura quatre vainqueurs du Championnat (ceux qui auront marqué le plus grand nombre de points dans chacune des quatre classes).

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

13 - Race classification

13.1 - Points will be awarded in each class for each race at a Competition as per the points schedule shown below. Results will include unclassified and disqualified Competitors.

13.2 - Points will be awarded as follows to the classified finishers in the final results of each race, except for Article 14.2.1 below:

- 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 less than 3 starters:

1st	6 points
2nd	4 points

- For classes with 1 starter, 1 point.

13.2.1 - Points will be awarded as follows to the classified finishers in the final results of each race at two designated 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.

13.3 - A bonus point will be awarded for the fastest lap in each class in every race but only for classes where there are 2 or more starters. Fastest laps achieved where the race director receives a report that an advantage has been gained by exceeding track limits will not count.

13.4 - A starter is a Competitor who has qualified and started in the race.

13.5 - 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).

13.6 - Should there be a dead-heat in any race, each of the Competitors 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.

13.7 - Trophies will be presented by the Championship Operator to the 1st, 2nd and 3rd in each of the four Championship classes for each race at a Competition, 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 four winners of the Championship (the top scorer in each of the four classes).

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

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

14.4 - S'il s'avère que les voitures ont été construites la même année, les Concurrents concernés seront déclarés ex aequo. L'avantage sera donné aussi au Concurrent 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 Concurrent 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.

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 doivent être présents et vêtus de leur combinaison de course ou tenue appropriée.

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

15.5 - 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.

15.6 - Ils 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.

15.7 - Dans le cas où un commanditaire général pour le Championnat est trouvé, ils doivent mettre à disposition un espace (dont la taille sera notifiée) sur les plaques d'extrémité des ailes arrière et avant pour les décalcomanies du commanditaire du Championnat. Ces décalcomanies doivent être affichées à tout moment pendant la Compétition.

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 d'épreuve 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 lors de chaque Compétition.

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

18.3 - Les deux podiums pourront avoir lieu simultanément.

14.4 - Should the cars prove to be of the same year of construction, a tie will be declared between the Competitors concerned. Precedence will also be given to Competitors who have 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 Competitor 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 - General Conditions for Competitors

15.1 - They must ensure that their car is fully 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 must be present and dressed in race overalls or appropriate apparel.

15.4 - The first, second and third Competitors in each class in each race must attend the podium ceremony.

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

15.6 - They 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.

15.7 - In the event that an overall sponsor for the Championship is secured, they must make available an area (of a size to be advised) on the front and rear wing end plates for the display of the Championship sponsor's decals. These decals must be displayed at all times during a Competition.

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 top three Competitors in the ground effect and flat bottomed classes. The second podium will be for the top three Competitors in the non-ground effect classes.

18.3 - Both podiums may take place simultaneously.

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

18.4 - Le speaker présente la cérémonie comme suit :

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

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

«- Troisième des Classes Niki Lauda et Patrick Head (effet de sol et à fond plat) – de x pays, au volant de sa voiture marque et numéro, nom du Concurrent.»

«- Deuxième des Classes Niki Lauda et Patrick Head (effet de sol et à fond plat) – de y pays, au volant de sa voiture marque et numéro, nom du Concurrent.»

«- Premier des Classes Niki Lauda et Patrick Head (effet de sol et à fond plat) – de z pays, au volant de sa voiture marque et numéro, nom du Concurrent.»

Hymne du pays du Concurrent vainqueur.

Remise du trophée au Concurrent arrivé troisième.

Remise du trophée au Concurrent arrivé deuxième.

Remise du trophée au Concurrent arrivé premier.

«- Troisième des Classes Jackie Stewart et Emerson Fittipaldi (sans effet de sol) – de x pays, au volant de sa voiture marque et numéro, nom du Concurrent.»

«- Deuxième des Classes Jackie Stewart et Emerson Fittipaldi (sans effet de sol) – de y pays, au volant de sa voiture marque et numéro, nom du Concurrent.»

«- Premier des Classes Jackie Stewart et Emerson Fittipaldi (sans effet de sol) – de z pays, au volant de sa voiture marque et numéro, nom du Concurrent.»

Hymne du pays du Concurrent vainqueur.

Remise du trophée au Concurrent arrivé troisième.

Remise du trophée au Concurrent arrivé deuxième.

Remise du trophée au Concurrent arrivé premier.

18.4 - The speaker announces the ceremony as:

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

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

«- Third place in the Niki Lauda and Patrick Head (ground effect and flat bottomed) Classes – from x country, driving his car make and number, Competitor's name.»

«- Second place in the Niki Lauda and Patrick Head (ground effect and flat bottomed) Classes – from y country, driving his car make and number, Competitor's name.»

«- First place in the Niki Lauda and Patrick Head (ground effect and flat bottomed) Classes – from z country, driving his car make and number, Competitor's name.»

Anthem of the country of the winning Competitor.

Trophy presented to the third placed Competitor.

Trophy presented to the second placed Competitor.

Trophy presented to the first placed Competitor.

«- Third place in the Jackie Stewart and Emerson Fittipaldi (non-ground effect) Classes – from x country, driving his car make and number, Competitor's name.»

«- Second place in the Jackie Stewart and Emerson Fittipaldi (non-ground effect) Classes – from y country, driving his car make and number, Competitor's name.»

«- First place in the Jackie Stewart and Emerson Fittipaldi (non-ground effect) Classes – from z country, driving his car make and number, Competitor's name.»

Anthem of the country of the winning Competitor.

Trophy presented to the third placed Competitor.

Trophy presented to the second placed Competitor.

Trophy presented to the first placed Competitor.