



FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

# FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

## RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025

PUBLISHED ON 30.09.2025

A WORLD IN MOTION



FIA EXTREME H WORLD CUP

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

**CONTENU****PRINCIPES GÉNÉRAUX****1. CONDITIONS GÉNÉRALES**

- 1.1. Application
- 1.2. Langue officielle
- 1.3. Interprétation
- 1.4. Date d'application

**2. DÉFINITIONS**

- 2.1. ASN
- 2.2. Début de l'épreuve
- 2.3. Additif
- 2.4. Briefing
- 2.5. Caméra
- 2.6. Code
- 2.7. Compétition
- 2.8. Concurrent
- 2.9. Communication
- 2.10. Couvre-feu
- 2.11. Décision
- 2.12. Pilote
- 2.13. Épreuve
- 2.14. FIA
- 2.15. Passeport Technique de la FIA
- 2.16. Porte (Way Point)
- 2.17. Zone d'attente
- 2.18. Incident
- 2.19. Zone réservée aux médias
- 2.20. Notification
- 2.21. Tableau d'affichage officiel
- 2.22. Système de messagerie officiel
- 2.23. Heure officielle
- 2.24. Parc Fermé
- 2.25. Essais
- 2.26. Promoteur
- 2.27. Qualifications
- 2.28. Zone de quarantaine
- 2.29. Course (Manche)
- 2.30. Séance
- 2.31. Voiture de réserve
- 2.32. Partant
- 2.33. Zone de changement
- 2.34. Équipe
- 2.35. Garage de l'équipe
- 2.36. Roue

**COUPE DU MONDE DE EXTREME H****3. COUPE DU MONDE DE EXTREME H - COMPÉTITION****4. TITRES**

- 4.1. Vainqueur de la Coupe du Monde de Extreme H de la FIA pour Pilotes
- 4.2. Vainqueur de la Coupe du Monde de Extreme H de la FIA pour Équipes
- 4.3. Autres trophées

**5. CARACTÉRISTIQUES DE L'ÉPREUVE DE LA COUPE DU MONDE**

- 5.1. Dispositions générales
- 5.2. Format de la compétition
- 5.3. Nombre de séances/courses

**OFFICIELS****6. OFFICIELS**

- 6.1. Désignation par la FIA
- 6.2. Désignation par l'ASN
- 6.3. Fonctions et responsabilités

**CONCURRENTS, PILOTES ET ÉQUIPES - EXIGENCES****7. EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉLIGIBILITÉ**

- 7.1. Concurrents
- 7.2. Pilotes
- 7.3. Équipe
- 7.4. Pilote de réserve de la Coupe du Monde

**CONTENT****GENERAL PRINCIPLES****1. GENERAL CONDITIONS**

- 1.1. Application
- 1.2. Official Language
- 1.3. Interpretation
- 1.4. Date of Application

**2. DEFINITIONS**

- 2.1. ASN
- 2.2. Beginning of the event
- 2.3. Bulletin
- 2.4. Briefing
- 2.5. Camera
- 2.6. Code
- 2.7. Competition
- 2.8. Competitor
- 2.9. Communication
- 2.10. Curfew
- 2.11. Decision
- 2.12. Driver
- 2.13. Event
- 2.14. FIA
- 2.15. FIA Technical Passport
- 2.16. Gate (Way Point)
- 2.17. Holding Area
- 2.18. Incident
- 2.19. Media Zone
- 2.20. Notification
- 2.21. Official Notice Board
- 2.22. Official Messaging System (OMS)
- 2.23. Official Time
- 2.24. Parc Fermé
- 2.25. Practice
- 2.26. Promoter
- 2.27. Qualifying
- 2.28. Quarantine Area
- 2.29. Race (Heat)
- 2.30. Session
- 2.31. Spare Car
- 2.32. Starter
- 2.33. Switch Zone
- 2.34. Team
- 2.35. Team Garage
- 2.36. Wheel

**EXTREME H WORLD CUP****3. EXTREME H WORLD CUP COMPETITION****4. TITLES**

- 4.1. FIA Extreme H World Cup Winner for Drivers
- 4.2. FIA Extreme H World Cup Winner for Teams
- 4.3. Other Trophies

**5. WORLD CUP EVENT CHARACTERISTICS**

- 5.1. General provisions
- 5.2. Competition format
- 5.3. Number of Sessions/Races

**OFFICIALS****6. OFFICIALS**

- 6.1. Nomination by FIA
- 6.2. Nomination by the ASN
- 6.3. Duties and Responsibilities

**COMPETITORS, DRIVERS AND TEAMS - REQUIREMENTS****7. ELIGIBILITY REQUIREMENTS**

- 7.1. Competitors
- 7.2. Drivers
- 7.3. Team
- 7.4. World Cup Reserve Driver

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025**8. BRIEFINGS DE SÉCURITÉ**

- 8.1. Exigences générales
- 8.2. Prestataire
- 8.3. Date et lieu
- 8.4. Membres de l'équipe
- 8.5. Pilotes
- 8.6. Personnel des organisateurs

**9. BULLETINS D'ENGAGEMENT DES CONCURRENTS****VOITURES, COMPOSANTS MÉCANIQUES ET PNEUS ÉLIGIBLES****10. VOITURES EN COMPÉTITION POUR LA COUPE DU MONDE**

- 10.1. Voitures éligibles aux compétitions de la Coupe du Monde<sup>5</sup>
- 10.2. Nombre de voitures

**11. COMPOSANTS MÉCANIQUES**

- 11.1. Voiture de réserve du Promoteur
- 11.2. Remplacement

**12. PNEUS**

- 12.1. Fournisseur de pneus
- 12.2. Enregistrement des pneus
- 12.3. Traitement des pneus

**13. ÉLECTRICITÉ, RECHARGE ET RAVITAILLEMENT****MESURES DE SÉCURITÉ ET ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ****14. RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ**

- 14.1. Responsabilités de l'organisateur de l'épreuve
- 14.2. Responsabilités des concurrents

**15. ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ**

- 15.1. Sièges de sécurité
- 15.2. Harnais de sécurité
- 15.3. Système d'extinction
- 15.4. Filets de course

**16. SÉCURITÉ DES PILOTES****EXIGENCES GÉNÉRALES RELATIVES AUX VOITURES ET AU PERSONNEL****17. TÉLÉMÉTRIE****18. CAMÉRAS**

- 18.1. Caméras-incident de paddock
- 18.2. Caméras-incident de voitures
- 18.3. Caméras embarquées

**19. PADDOCK**

- 19.1. Règles générales
- 19.2. Accès au garage
- 19.3. Sécurité dans le garage

**20. MEMBRES DE L'ÉQUIPE ET RESTRICTIONS EN MATIÈRE D'ASSISTANCE**

- 20.1. Nombre de membres du personnel de l'équipe
- 20.2. Restrictions

**DOCUMENTS STANDARD ET COMMUNICATIONS****21. DOCUMENTS STANDARDISÉS DE LA FIA**

- 21.1. Généralités

**ASSURANCE****22. COUVERTURE D'ASSURANCE**

- 22.1. Description de la couverture d'assurance
- 22.2. Couverture responsabilité civile

**IDENTIFICATION ET PUBLICITÉ****23. NUMÉROS DE COMPÉTITION****VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET VÉRIFICATIONS TECHNIQUES****25. VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES**

- 25.1. Calendrier

**8. EXTREME H/E SAFETY BRIEFINGS**

- 8.1. General requirements
- 8.2. Provider
- 8.3. Time and venue
- 8.4. Team members
- 8.5. Drivers
- 8.6. Organisers' Personnel

**9. COMPETITORS' ENTRY FORMS****ELIGIBLE CARS, MECHANICAL COMPONENTS AND TYRES****10. CARS IN THE WORLD CUP COMPETION**

- 10.1. Eligible cars in World Cup competitions
- 10.2. Number of Car

**11. MECHANICAL COMPONENTS**

- 11.1. Promoter's Spare Car
- 11.2. Replacement

**12. TYRES**

- 12.1. Tyre Supplier
- 12.2. Tyre registration
- 12.3. Treatment of tyres

**13. ELECTRICITY, CHARGING AND REFUELLING****SAFETY MEASURES AND SAFETY EQUIPMENT****14. SAFETY RESPONSIBILITIES**

- 14.1. Event Organiser Responsibilities
- 14.2. Competitor Responsibilities

**15. SAFETY EQUIPMENT**

- 15.1. Safety Seats
- 15.2. Safety Harness
- 15.3. Extinguisher system
- 15.4. Racing Nets

**16. DRIVERS' SAFETY****GENERAL CAR AND PERSONNEL REQUIREMENTS****17. TELEMETRY****18. CAMERAS**

- 18.1. Paddock judicial cameras
- 18.2. Car Judicial Cameras
- 18.3. Onboard Cameras

**19. PADDOCK**

- 19.1. General rules
- 19.2. Access to the garage
- 19.3. Safety in the garage

**20. TEAM MEMBERS AND SERVICE RESTRICTIONS**

- 20.1. Number of Team personnel
- 20.2. Restrictions

**STANDARD DOCUMENTS AND COMMUNICATIONS****21. FIA STANDARDISED DOCUMENTS**

- 21.1. General

**INSURANCE****22. INSURANCE COVER**

- 22.1. Description of the insurance cover
- 22.2. Public Liability Cover

**IDENTIFICATION AND ADVERTISING****23. COMPETITION NUMBERS****ADMINISTRATIVE CHECKS AND SCRUTINEERING****25. ADMINISTRATIVE CHECKS**

- 25.1. Time Schedule

**RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025**  
**FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025**

- 25.2.** Documents requis  
**25.3.** Informations médicales et conditions de participation

- 25.2.** Documents required  
**25.3.** Medical Disclosure and Participation Requirements

**26. VÉRIFICATIONS TECHNIQUES**

- 26.1.** Généralités  
**26.2.** Calendrier

**26. SCRUTINEERING**

- 26.1.** General  
**26.2.** Timetable

**27. CONTRÔLES PENDANT L'ÉPREUVE**

- 27.1.** Contrôles supplémentaires  
**27.2.** Responsabilité du concurrent

**27. CHECKS DURING THE EVENT**

- 27.1.** Additional Checks  
**27.2.** Responsibility of the competitor

**28. VÉRIFICATIONS FINALES**

- 28.1.** Pesée  
**28.2.** Sélection des voitures

**28. FINAL CHECKS**

- 28.1.** Weighting  
**28.2.** Selection of cars

**OBLIGATIONS**

**29. COMPORTEMENT**

- 29.1.** Règles générales  
**29.2.** Comportement au volant

**29. BEHAVIOUR**

- 29.1.** General Rules  
**29.2.** Driving Conduct

**30. BRIEFINGS**

- 30.1.** Général  
**30.2.** Responsables d'équipe  
**30.3.** Pilotes

**30. BRIEFINGS**

- 30.1.** General  
**30.2.** Team Managers  
**30.3.** Drivers

**31. MÉDIAS AVANT ET APRÈS LA COURSE**

**31. PRE AND POST RACE MEDIA**

**PARCOURS/PISTES**

**32. MARQUAGE DES PARCOURS/PISTES**

- 32.1.** Règles de marquage du parcours  
**32.2.** Obligations du pilote

**COURSES/TRACKS**

**32. MARKING OF THE COURSE/TRACKS**

- 32.1.** Course Marking Rules  
**32.2.** Driver's obligations

**33. ACCÈS À LA PISTE**

**33. TRACK ACCESS**

**DÉROULEMENT DE LA COMPÉTITION**

**RUNNING OF THE COMPETITION**

**34. RECONNAISSANCES DU PARCOURS/DE LA PISTE**

**34. COURSE/TRACK WALK**

**35. ESSAIS OBLIGATOIRES**

**35. COMPULSORY PRACTICE**

**36. EXIGENCES GÉNÉRALES DE LA COMPÉTITION**

- 36.1.** Puissance maximale  
**36.2.** Super Secteur  
**36.3.** Nomination du pilote 1  
**36.4.** Contrôle STOP

**36. GENERAL COMPETITION REQUIRMENTS**

- 36.1.** Maximum Power Output  
**36.2.** Super Sector  
**36.3.** Nomination of Driver 1  
**36.4.** STOP Control

**37. PROCÉDURES DE DÉPART**

- 37.1.** Généralités  
**37.2.** Départs  
**37.3.** Faux départs

**37. START PROCEDURES**

- 37.1.** General  
**37.2.** Starts  
**37.3.** False starts

**38. ZONE DE CHANGEMENT**

- 38.1.** Généralités  
**38.2.** Procédure de changement de pilote  
**38.3.** Mesures de sécurité  
**38.4.** Centre de Commande

**38. SWITCH ZONE**

- 38.1.** General  
**38.2.** Driver Switch Procedure  
**38.3.** Safety measures  
**38.4.** Command Centre

**39. COMPÉTITION CONTRE-LA-MONTRE**

- 39.1.** Ordre de départ  
**39.2.** Compétition  
**39.3.** Points de Pool

**39. TIME TRIALS COMPETITION**

- 39.1.** Start order  
**39.2.** Competition  
**39.3.** Pool Points

**40. COMPÉTITION EN DUEL**

- 40.1.** Définition générale  
**40.2.** Compétition  
**40.3.** Points de Pool

**40. HEAD-TO-HEAD COMPETITION**

- 40.1.** General Definition  
**40.2.** Competition  
**40.3.** Pool Points

**41. QUALIFICATIONS DISCIPLINE MULTI-VOITURES**

- 41.1.** Général  
**41.2.** Positions de départ  
**41.3.** Points de Pool

**41. MULTI-CAR DISCIPLINE QUALIFYING**

- 41.1.** General  
**41.2.** Start Positions  
**41.3.** Pool Points

**42. FINALE DE LA COUPE DU MONDE (COURSE MULTI-VOITURES)**

**42. WORLD CUP FINAL (MULTI-CAR RACE)**

**43. INCIDENTS PENDANT LA COMPÉTITION**

- 43.1.** Application du règlement par le Directeur d'Épreuve  
**43.2.** Enquête sur les incidents

**43. INCIDENTS DURING THE COMPETITION**

- 43.1.** Application of the regulations by the Race Director  
**43.2.** Incident investigation

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025**43.3. Obligation de présence après un Incident****44. PÉNALITÉS**

- 44.1. Liste des pénalités  
44.2. Amendes

**SIGNALISATION****45. SIGNALISATION PAR DRAPEAUX**

- 45.1. ZONE DE RALENTISSEMENT (drapeau jaune)  
45.2. DRAPEAUX ROUGES

**RÉSULTATS ET EXIGENCES APRÈS LA COMPÉTITION****46. PARC FERMÉ**

- 46.1. Parc Fermé après une course  
46.2. Parc Fermé final

**47. RÉSULTATS ET CLASSEMENTS**

- 47.1. Établissement des résultats et des classements  
47.2. Publication des résultats

**48. RÉCLAMATIONS, RECOURS EN RÉVISION, APPELS**

- 48.1. Dépôt d'une réclamation ou d'un appel  
48.2. Caution de réclamation ou de recours en révision  
48.3. Dépôt de garantie supplémentaire  
48.4. Répartition des coûts  
48.5. Caution d'appel

**49. REMISE DES PRIX**

- 49.1. Cérémonie de podium  
49.2. Remise des prix annuelle de la FIA

**ESSAIS ET ÉVÉNEMENTS PROMOTIONNELS****50. JOURNÉES PROMOTIONNELLES ET ESSAIS**

ANNEXE I	PANNEAUX DE SIGNALISATION
ANNEXE II	DOCUMENTS STANDARD
ANNEXE III	FORMULAIRE D'INSCRIPTION AUX JOURNÉES PROMOTIONNELLES
ANNEXE IV	TEAM SUPPORT PACKAGE
ANNEXE V	PÉRIMÈTRE DE CHANGEMENT DE PILOTE
ANNEXE VI	UTILISATION D'UN PILOTE DE RÉSERVE POUR LA COUPE DU MONDE
ANNEXE VII	UTILISATION DE LA VOITURE DE RÉSERVE DU PROMOTEUR
ANNEXE VIII	LISTE DE CONTRÔLE POUR L'ÉQUIPE
ANNEXE IX	PROCÉDURE DE DÉBUT DE JOUR-NÉE
ANNEXE X	LISTE DE CONTRÔLE POUR L'ÉQUIPE
ANNEXE XI	PROCÉDURE DE FIN DE JOURNÉE
ANNEXE XII	PROCÉDURES DE RETOUR AU PADDOCK
ANNEXE XIII	FORMAT SPORTIF EN DUEL
ANNEXE XIV	LISTE DES PÉNALITÉS
ANNEXE XV	SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX EXIGENCES ORGANISATIONNELLES
ANNEXE XVI	RÉGLEMENTATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE POUR LES SYSTÈMES HAUTE TENSION ET HYDROGÈNE

**43.3. Post-Incident Attendance Requirement****44. PENALTIES**

- 44.1. List of Penalties  
44.2. Fines

**SIGNALING****45. FLAG SIGNALS**

- 45.1. SLOW ZONE (Yellow flag)  
45.2. RED FLAG

**RESULTS & REQUIREMENTS AFTER THE COMPETITION****46. PARC FERMÉ**

- 46.1. Parc Fermé after a race  
46.2. Final Parc Fermé

**47. RESULTS AND CLASSIFICATIONS**

- 47.1. Establishing results and classifications  
47.2. Publication of results

**48. PROTESTS, PETITION FOR REVIEW, APPEALS**

- 48.1. Lodging a protest or appeal  
48.2. Protest or petition for review deposit  
48.3. Additional deposit  
48.4. Cost allocation  
48.5. Appeal Deposit

**49. PRIZE-GIVING**

- 49.1. Podium Ceremony  
49.2. Annual FIA Prize-giving

**TEST AND PROMOTIONAL EVENTS****50. PROMOTIONAL DAYS AND TESTING**

APPENDIX I	CONTROL SIGNS
APPENDIX II	STANDARD DOCUMENTS
APPENDIX III	PROMOTIONAL DAYS FORM
APPENDIX IV	TEAM SUPPORT PACKAGE
APPENDIX V	SWITCH PERIMETER
APPENDIX VI	USE OF A WORLD CUP RESERVE DRIVER
APPENDIX VII	USE OF THE PROMOTER'S SPARE CAR
APPENDIX VIII	TEAM START UP PROCEDURE CHECKLIST
APPENDIX IX	TEAM END OF DAY CLOSE DOWN PROCEDURE CHECKLIST
APPENDIX X	RETURN TO PADDOCK PROCEDURES
APPENDIX XI	HEAD-TO-HEAD SPORTING FORMAT
APPENDIX XII	LIST OF PENALTIES
APPENDIX XIII	ORGANISATIONAL REQUIREMENT SPECIFICATIONS
APPENDIX XIV	HIGH-VOLTAGE AND HYDROGEN OPERATIONAL SAFETY REGULATIONS

## RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025 (RSXH)

## FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025 (XHSR)

## PRINCIPES GÉNÉRAUX

## 1. CONDITIONS GÉNÉRALES

La Fédération Internationale de l'Automobile (« la FIA ») organise la Coupe du Monde de Extreme H, la « Coupe du Monde », qui est la propriété de la FIA.

La compétition a le statut de Compétition Internationale « réservée ».

Le présent Règlement Sportif a pour objet de définir le cadre réglementaire applicable à l'organisation de l'épreuve Extreme H comptant pour la Coupe du Monde. La Coupe du Monde est régie par le Code Sportif International de la FIA et ses annexes (le Code) ainsi que par le présent Règlement, qui comprend des articles applicables aux Coupes suivantes :

- Coupe du Monde de Extreme H de la FIA pour Pilotes 2025
- Coupe du Monde de Extreme H de la FIA pour Équipes 2025

La FIA est le seul détenteur des droits sur la marque et les logos de la Coupe du Monde, ainsi que de tous les droits commerciaux et médiatiques y afférents.

## 1.1. Application

1.1.1. Tous les pilotes, concurrents et officiels participant à la Coupe du Monde s'engagent, en leur nom propre, au nom de leurs employés et agents, à respecter toutes les dispositions, telles que complétées ou modifiées, du Code, du Règlement Technique applicable, du présent Règlement Sportif et du Règlement Particulier de chaque épreuve.

1.1.2. Aux fins du présent Règlement Sportif, les manufacturiers de pneumatiques et tout autre fournisseur associé aux voitures de compétition sont considérés comme des participants à la compétition conformément à l'Article 1.3 du Code Sportif International. À ce titre, ils sont soumis aux mêmes obligations et doivent se conformer à toutes les décisions prises par l'autorité sportive.

1.1.3. Dans des cas très exceptionnels, la FIA peut accorder des dérogations à ce règlement. Aucune dérogation ne sera accordée lorsque la demande concerne les règles de sécurité et/ou les performances des véhicules. Tout article du Règlement Particulier susceptible de modifier ce règlement sans dérogation est nul et non avenu.

1.1.4. Le Directeur d'Épreuve et le Directeur de Course sont chargés de l'application du présent Règlement et du Règlement Particulier de l'épreuve avant et pendant le déroulement de celle-ci. Ils doivent informer les Commissaires Sportifs de tout incident important survenu qui nécessite l'application du présent Règlement ou du Règlement Particulier de l'épreuve. Si, pendant la compétition, un, plusieurs ou tous les concurrents sont directement concernés par une telle application, le Directeur d'Épreuve ou le Directeur de Course doit émettre et publier une notification correspondante adressée au(x) concurrent(s) concerné(s).

1.1.5. Tout ce qui n'est pas expressément autorisé par le présent Règlement est interdit.

1.1.6. Toute infraction au présent Règlement sera signalée aux Commissaires Sportifs, qui pourront infliger une pénalité conformément au Code Sportif International. Tout cas non prévu dans le règlement sera examiné par les Commissaires Sportifs, qui sont seuls habilités à prendre des décisions (Art. 11.9 du Code). Ils peuvent régler toute question susceptible de se poser pendant une épreuve.

## GENERAL PRINCIPLES

## 1. GENERAL CONDITIONS

The Fédération Internationale de l'Automobile ("the FIA") organises Extreme H World Cup, the "World Cup", which are the property of the FIA.

The Competition has the status of a "restricted" International Competition.

The purpose of the present Sporting Regulations is to establish the framework of regulations applicable to the organisation of the Extreme H event counting towards the World Cup. The World Cup is governed by the FIA International Sporting Code and its appendices (the Code) and these regulations which consist of articles applicable to the following specific Cups:

- FIA Extreme H Drivers World Cup 2025
- FIA Extreme H Teams World Cup 2025

The FIA is the sole rights holder of the World Cup brand and logos, and all commercial and media rights relating to the latter.

## 1.1. Application

1.1.1. All drivers, competitors and officials participating in the World Cup undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe all the provisions as supplemented or amended of the Code, the applicable Technical Regulations, the present Sporting Regulations and the Supplementary Regulations of each event.

1.1.2. For the purposes of these Sporting Regulations, tyre manufacturers and any other suppliers associated with competitive cars are considered competition participants in accordance with Article 1.3 of the International Sporting Code. As such, they are subject to the same obligations and must comply with all decisions issued by the sporting authority.

1.1.3. In very exceptional cases, the FIA may grant waivers to these regulations. No waiver will be granted when the request concerns safety regulations and/or the performance of the vehicles. Any article in the Supplementary Regulations which might change these regulations without a waiver is void.

1.1.4. The Race Director and the Clerk of the Course are charged with the application of these Regulations and the events' supplementary regulations before and during the running of the event. He/they must inform the Stewards of any important incidents that have occurred which require the application of these Regulations or the events' Supplementary Regulations. If, during the competition, a single, several or all competitors are directly affected by any such application, the Race Director or the Clerk of the Course must issue and publish a corresponding notification addressed to the competitor/s concerned.

1.1.5. Anything that is not expressly authorised by these Regulations is forbidden.

1.1.6. Any breach of these Regulations will be reported to the Stewards, who may impose a penalty as stipulated in the International Sporting Code. Any case not provided for in the regulations will be studied by the Stewards, who alone have the power to make decisions (Art. 11.9 of the Code). They may settle any matter which might arise during an event.

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025**1.2. Langue officielle**

Les différents documents, et notamment le Règlement Particulier et les Additifs éventuels, doivent être rédigés au moins en anglais, version qui fera foi en cas de litige. Les documents rédigés dans la langue du pays organisateur restent à l'appréciation et sous la responsabilité de l'organisateur.

**1.3. Interprétation**

En cas de litige concernant l'interprétation du présent Règlement, seule la FIA est habilitée à trancher. Pendant l'épreuve, les Commissaires Sportifs décideront de tout litige. Les titres figurant dans ces documents sont uniquement destinés à faciliter la consultation et ne font pas partie du règlement.

**1.4. Date d'application**

Le présent Règlement entre en vigueur le 15 septembre 2025 et après cette date, les modifications entrent en vigueur à la date de leur publication sur le site web de la FIA.

**2. DÉFINITIONS****2.1. ASN**

Autorité Sportive Nationale reconnue comme telle par la FIA.

**2.2. Début de l'épreuve**

L'épreuve commence le jour des vérifications administratives ou des vérifications techniques préalables à l'épreuve (selon la première éventualité).

**2.3. Additif**

Document officiel écrit destiné à clarifier ou à compléter le Règlement Particulier d'une épreuve, tel que détaillé à l'Annexe II-3. Un Additif ne saurait modifier ou amender le Règlement Sportif de Extreme H de la FIA. Cela ne peut se faire que par la délivrance d'une dérogation accordée par la FIA.

**2.4. Briefing**

Réunion lors de laquelle les officiels ou l'organisateur fournissent des informations supplémentaires aux concurrents. Les briefings peuvent être organisés à l'appréciation de l'organisateur. La date, l'heure et les conditions de participation doivent être précisées dans le Règlement Particulier. Toute information délivrée qui affecte de quelque manière que ce soit le chronométrage ou les règlements doit être confirmée par un Additif écrit.

**2.5. Caméra**

Dispositif permettant de capturer des images fixes, animées ou vidéo à utiliser à des fins médiatiques telles que la publicité, la promotion, la diffusion en direct, la vidéo, la télévision, etc. et/ou pour satisfaire au Règlement Sportif.

**2.6. Code**

Fait référence au Code Sportif International de la FIA.

**2.7. Compétition**

Série séquentielle de séances sur piste, telle que définie et soumise au présent Règlement, impliquant plusieurs véhicules et se terminant par l'attribution de points pour la Coupe du Monde. Le premier élément compétitif est le début de la première séance d'essais.

**2.8. Concurrent**

Désigne l'ensemble des personnes physiques ou morales directement associées à un pilote et/ou à une équipe engagés dans une épreuve, y compris, mais sans s'y limiter, le pilote lui-même, la direction de l'équipe, etc. Les concurrents admis à participer doivent détenir une Licence Internationale de Concurrent adéquate. Si aucun concurrent ne figure sur la demande d'engagement, le pilote désigné comme tel est considéré comme étant également le concurrent et doit détenir les deux licences correspondantes.

Si un concurrent ne peut être présent en personne à la compétition, il doit désigner un représentant par écrit. La personne responsable d'une voiture engagée pour toute la durée d'une compétition est solidairement responsable avec le concurrent de veiller au respect des exigences.

**1.2. Official Language**

The various documents, and in particular the supplementary regulations and any bulletins, must be written at least in English which shall be the final version should any dispute arise as to their interpretation. The documents written in the language of the organising country remain at the discretion and responsibility of the organiser.

**1.3. Interpretation**

Should any dispute arise as to the interpretation of these Regulations, only the FIA has the authority to decide. During the event, the Stewards will decide on any dispute. Headings in these documents are for ease of reference only and do not form part of the Regulations.

**1.4. Date of Application**

These Regulations come into force on 15th September 2025 and after this date amendments come into force on the date of their publication on the FIA website.

**2. DEFINITIONS****2.1. ASN**

National Sporting Authority recognised as such by the FIA.

**2.2. Beginning of the event**

The event begins on the day of administrative checks or the pre-event scrutineering (whatever is earlier).

**2.3. Bulletin**

An official written document intended to clarify or complete the Supplementary Regulations of an event as detailed in Appendix II-3. A bulletin cannot change or amend the FIA Extreme H Sporting Regulations. This can only be done by the issuing of a waiver granted by the FIA.

**2.4. Briefing**

A briefing is a meeting where officials or the organiser will provide additional information to the competitors. Briefings may be held at the organiser's discretion. The date, time and attendance requirements must be specified in the Supplementary Regulations. Any information delivered which in any way affects the timing or regulations must be confirmed by a written Bulletin.

**2.5. Camera**

A device for capturing still, moving or video images to be utilized for media purposes such as advertising, promotion, live-streaming, video, television, etc. and/or for satisfying sporting regulations.

**2.6. Code**

Refers to the FIA International Sporting Code.

**2.7. Competition**

A sequential series of on-track sessions, as defined in and subject to these Regulations, involving multiple vehicles and ending in the awarding of points towards the World Cup. The first competition element is the start of the first practice session.

**2.8. Competitor**

Represents individuals or legal entities directly associated with a driver and/or team entered in an event, including but not restricted to driver, team management, etc. The competitors admitted taking part must hold an appropriate International Competitors Licence. If no competitor is listed on the entry application, the driver marked as such is deemed also to be the competitor and must hold the two corresponding licences.

If a competitor is unable to be present in person at the competition, they must nominate a representative in writing. The person having charge of an entered car during any part of a competition is responsible jointly and severally with the competitor for ensuring that the requirements are observed.

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
 FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

- 2.9. Communication**  
 Document écrit officiel à caractère informatif qui peut être délivré par le Directeur de Course, le Directeur d'Épreuve ou les Commissaires Sportifs.
- 2.10. Couvre-feu**  
 Période définie pendant laquelle aucune tâche ne peut être effectuée sur une voiture par une équipe sur le site de la compétition, sauf autorisation expresse en vertu du présent Règlement.
- 2.11. Décision**  
 Document publié par les Commissaires Sportifs pour annoncer leurs conclusions à la suite d'une enquête, d'une audition ou d'une investigation. La décision sera publiée sur le tableau d'affichage officiel.
- 2.12. Pilote**  
 Personne conduisant une voiture de course et munie d'une Licence Internationale pour Pilote de la FIA pour l'année en cours, laquelle est valable pour la compétition.
- 2.13. Épreuve**  
 Une ou plusieurs compétitions inscrites au calendrier de la saison Extreme H se déroulant immédiatement l'une après l'autre sur un même site.
- 2.14. FIA**  
 Toute mention de la FIA renvoie au Département Road Sport de la FIA.
- 2.15. Passeport Technique de la FIA**  
 Document délivré par une ASN et authentifié/validé par le Délégué Technique de la FIA lors de la première épreuve de la Coupe du Monde à laquelle le véhicule prend part. Chaque voiture devra être accompagnée de ce document.
- 2.16. Porte (Way Point)**  
 Une porte est constituée d'une paire de balises numérotées (drapeaux), généralement rouges et vertes, placées de manière à ce que les voitures en compétition doivent passer entre elles. Les portes définissent le parcours et les pilotes sont tenus de les franchir conformément au règlement de la compétition.
- 2.17. Zone d'attente**  
 Zone clôturée et contrôlée dont l'accès est réservé au personnel muni du laissez-passer approprié défini par l'organisateur.
- 2.18. Incident**  
 Un incident désigne un fait ou une série de faits impliquant un ou plusieurs pilotes. Il peut s'agir de toute action d'un pilote signalée aux Commissaires Sportifs ou au Directeur d'Épreuve.
- 2.19. Zone réservée aux médias**  
 Une zone réservée aux médias est une zone désignée sur la piste de course où les journalistes et les diffuseurs interviewent les pilotes et les représentants des équipes après des séances telles que les essais, les qualifications, les demi-finales ou les finales. L'accès aux zones réservées aux médias est limité au personnel muni des laissez-passer appropriés.
- 2.20. Notification**  
 Document officiel écrit émis et publié par le Directeur d'Épreuve ou le Directeur de Course informant, le cas échéant, un ou plusieurs concurrents/pilotes de l'application du présent Règlement et/ou du Règlement Particulier.
- 2.21. Tableau d'affichage officiel**  
 Tous les classements, résultats, additifs, notifications et décisions publiés par les officiels seront affichés sur le tableau d'affichage officiel, avec l'heure de publication. Le cas échéant, un tableau d'affichage numérique peut être utilisé.
- 2.22. Système de messagerie officiel**  
 Le système de messagerie officiel est une plateforme de communication numérique standardisée utilisée par les officiels, tels que le Directeur d'Épreuve et les Commissaires Sportifs, pour envoyer en temps réel des instructions officielles, des mises à jour et des décisions de la Direction de Course (par exemple, pénalités,
- 2.9. Communication**  
 Official written document of an informative nature which may be issued by either the Clerk of the Course, Race Director or the Stewards.
- 2.10. Curfew**  
 The defined period of time, during which no work may be carried out on a Car by a Team at the Competition site, except as expressly permitted under these Regulations
- 2.11. Decision**  
 A document issued by the Stewards to announce their findings following an inquiry, hearing or investigation. Decision will be published on the official notice board.
- 2.12. Driver**  
 An individual piloting a race car and holds an FIA international driver's competition licence for the current year, which is valid for the competition.
- 2.13. Event**  
 One or more competitions on the Extreme H Season Calendar held in immediate sequence at a single venue.
- 2.14. FIA**  
 Any mention of the FIA refers to the FIA Road Sport Department.
- 2.15. FIA Technical Passport**  
 A document issued by an ASN and authenticated/validated by the FIA Technical Delegate at the first World Cup event in which the vehicle takes part. Each car must be accompanied by this document.
- 2.16. Gate (Way Point)**  
 A Gate consists of a pair of numbered markers (flags), typically red and green, positioned so that competing cars must pass between them. Gates define the course, and drivers are required to navigate them in accordance with the Competition Rules.
- 2.17. Holding Area**  
 An area fenced and controlled with access permitted only to personnel holding the appropriate pass as defined by the organiser.
- 2.18. Incident**  
 An Incident refers to a fact or a series of facts involving one or more drivers. It may include any action by a driver that is reported to the Stewards or Race Director.
- 2.19. Media Zone**  
 A media zone is a designated area at the race track where journalists and broadcasters interview drivers and team representatives after sessions such as practice, qualifying, Semi Final or Final. Access to the media zones shall be limited to personnel holding the appropriate passes.
- 2.20. Notification**  
 An official written document issued and published by the Race Director or Clerk of the Course informing, as appropriate, a competitor(s)/driver(s) of the application of these Regulations and/or the supplementary regulations.
- 2.21. Official Notice Board**  
 All classifications, results, bulletins, notifications and decisions issued by the officials will be published on the Official Notice Board, along with the time of publication. Where applicable, a Digital Notice Board (DNB) may be used.
- 2.22. Official Messaging System (OMS)**  
 Official Messaging System (OMS) is a standardized digital communication platform used by the officials—such as the Race Director and Stewards—to send real-time, official instructions, updates and race control decisions (e.g., penalties, investigations, warnings), to competitors and drivers during the event.

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

- enquêtes, avertissements) aux concurrents et aux pilotes pendant l'épreuve.  
Si l'épreuve comprend un système de messagerie officiel, celui-ci fera partie du tableau d'affichage officiel.
- 2.23. Heure officielle**  
L'heure officielle de l'épreuve sera l'heure GPS locale, telle que fournie par le service de chronométrage officiel et affichée sur les écrans de chronométrage.
- 2.24. Parc Fermé**  
Zone dans laquelle toute opération, vérification, préparation ou remise en état sur le véhicule est interdite, sauf disposition expresse du présent Règlement, et où seuls les officiels autorisés sont admis.
- 2.25. Essais**  
Les séances d'essais sont des moments prévus pendant les week-ends de course où les équipes et les pilotes peuvent tester et régler leurs voitures. Ces séances leur permettent de se familiariser avec le parcours et de se préparer pour toutes les courses.
- 2.26. Promoteur**  
L'organisation, la promotion et l'administration générale de la Coupe du Monde sont sous la responsabilité de Extreme E Limited (le « Promoteur »).
- 2.27. Qualifications**  
Les qualifications sont des courses préliminaires dans une compétition. Les qualifications peuvent comprendre plusieurs courses. Elles permettent à plusieurs pilotes de courir en petits groupes plutôt que tous en même temps, ce qui garantit une compétition plus équitable et plus sûre.
- 2.28. Zone de quarantaine**  
Dans le cas où une voiture rencontre un problème significatif lié à la haute tension ou à l'hydrogène, que ce soit sur la piste ou dans le paddock, le Délégué Sécurité de la FIA peut prendre la décision de la placer en zone de quarantaine. Cette zone de quarantaine doit permettre de garder le contrôle de la situation en isolant le problème potentiel de manière sûre.
- 2.29. Course (Manche)**  
Élément des qualifications, des demi-finales ou de la finale.
- 2.30. Séance**  
Créneau horaire réservé à une activité de l'épreuve (essais, qualifications, demi-finales ou finale).
- 2.31. Voiture de réserve**  
Une « voiture de réserve » est définie comme une cellule de survie équipée de composants autres que ceux fournis sur une cellule de survie de remplacement par le fournisseur.
- 2.32. Partant**  
Un partant désigne tout pilote ayant satisfait aux vérifications techniques et ayant franchi la ligne de départ pendant les essais par la force du moteur de sa voiture.
- 2.33. Zone de changement**  
La zone de changement est une zone désignée et clairement marquée à l'intérieur du site de l'épreuve où un changement obligatoire de pilote doit avoir lieu pendant la compétition, conformément aux dispositions énoncées dans le présent Règlement.
- 2.34. Équipe**  
Une équipe est composée du concurrent, des pilotes et du personnel d'assistance. Chaque équipe doit comprendre une pilote de sexe féminin et un pilote de sexe masculin, qui se partagent les tâches de pilotage à parts égales.
- 2.35. Garage de l'équipe**  
Un garage d'équipe est la zone ou l'espace désigné dans le paddock d'un lieu de course où une équipe de course opère pendant un week-end de course.
- 2.36. Roue**  
Une roue est composée d'un pneu, d'un ensemble complet de jante et d'une valve.
- If the event includes an OMS, it shall be part of the Official Notice Board.
- 2.23. Official Time**  
The official time of the event will be the local GPS time, as provided by the official timekeeping team and displayed on the timing screens.
- 2.24. Parc Fermé**  
A zone in which any operation, checking, tuning or repair on the vehicle is not allowed unless expressly provided for by these regulations and where only authorised officials are admitted.
- 2.25. Practice**  
Practice sessions are scheduled times during race weekends when teams and drivers can test and adjust their cars. These sessions help them get used to the track and get ready for all races.
- 2.26. Promoter**  
The organisation, promotion, and overall administration of the World Cup are the responsibility of Extreme E Limited (the "Promoter").
- 2.27. Qualifying**  
Qualifying are preliminary races in a competition. Qualifying may consist of several races. They allow multiple drivers to race in smaller groups rather than all at once, ensuring fairer and safer competition.
- 2.28. Quarantine Area**  
In case a car encounters a significant HV and/or H2 problem, either on track or in the paddock, the FIA Safety Delegate may take the decision to place the car in quarantine zone. This quarantine zone will help maintain control of the situation by safely isolating the potential problem.
- 2.29. Race (Heat)**  
A race is part of Qualifying, Semi Finals or the Final.
- 2.30. Session**  
A time slot for an event activity (Practice, Qualifying, Semi-Final or the Final.)
- 2.31. Spare Car**  
Spare Car" is defined as a survival cell that is fitted with any components other than those provided on a replacement survival cell by the Supplier.
- 2.32. Starter**  
A starter is any driver having passed scrutineering and crossed the start line in a practice session under the power of their car's engine.
- 2.33. Switch Zone**  
The Switch Zone is a designated and clearly marked area within the event venue where a mandatory driver change must occur during the competition, in accordance with the provisions set out in these regulations.
- 2.34. Team**  
A team is made up of the competitor, the drivers and support personnel. Each team must include one female and one male driver, sharing equal driving duties
- 2.35. Team Garage**  
A team garage is the designated area or space at a race venue paddock where a racing team operates during a race weekend.
- 2.36. Wheel**  
A wheel is made up of a tyre, a complete rim assembly, fitted with a valve.

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

**COUPE DU MONDE DE EXTREME H**

**3. COUPE DU MONDE DE EXTREME H - COMPETITION**

Extreme H est une coupe de course off-road alimentée à l'hydrogène. Elle se distingue par le fait qu'il s'agit de la toute première série de sport automobile à pile à combustible à hydrogène, reconnue par la FIA. Extreme H est une évolution du sport et de la durabilité. Elle promet des courses de haute performance, des équipes mixtes, une renommée internationale et, surtout, elle propulse l'hydrogène au premier plan du sport automobile à énergie propre.

La Coupe du Monde de Extreme H 2025 comprendra une seule épreuve.

**4. TITRES**

**4.1. Vainqueur de la Coupe du Monde de Extreme H de la FIA pour Pilotes**

Ce titre sera décerné au pilote (ou aux pilotes, si les pilotes concourent pour la même équipe) qui se classera premier lors de la finale de la Coupe du Monde.

**4.2. Vainqueur de la Coupe du Monde de Extreme H de la FIA pour Équipes**

Ce titre sera décerné à l'équipe classée première lors de la finale de la Coupe du Monde.

**4.3. Autres trophées**

D'autres classements et trophées peuvent être introduits par la FIA ou le Promoteur à leur appréciation.

**5. CARACTÉRISTIQUES DE L'ÉPREUVE DE LA COUPE DU MONDE**

**5.1. Dispositions générales**

L'épreuve de la Coupe du Monde se déroulera sur deux jours, sauf indication contraire dans le Règlement Particulier.

**5.2. Format de la compétition**

La compétition comprendra trois disciplines distinctes :

- La discipline contre-la-montre est une course chronométrée effectuée individuellement sur un parcours prescrit, où les concurrents doivent terminer la course dans le temps le plus court possible.

- La discipline en duel est un format d'élimination directe dans lequel deux véhicules s'affrontent sur des parcours identiques ou symétriques. La progression dans la phase « en duel » est déterminée par le vainqueur de chaque confrontation.

- La discipline « course multi-voitures » consiste en une course simultanée de plusieurs véhicules sur un circuit défini, les positions étant déterminées par l'ordre d'arrivée.

En fonction des caractéristiques du lieu, du terrain ou des conditions environnementales, différentes grilles de départ et/ou différents formats de course peuvent être organisés, chaque discipline pouvant avoir une distance différente.

**5.3. Nombre de séances/courses**

**5.3.1.** La discipline multi-voitures comprendra deux séances d'essais libres et deux séances de qualification, chacune avec deux courses. La finale de la Coupe du Monde sera également une course multi-voitures.

**5.3.2.** La discipline contre-la-montre comprendra une séance d'essais libres et une séance contre-la-montre.

**5.3.3.** La discipline « en duel » comprendra deux séances d'essais libres et une séance « en duel ».

**OFFICIELS**

**6. OFFICIELS**

**EXTREME H WORLD CUP**

**3. EXTREME H WORLD CUP COMPETITION**

Extreme H is an off-road hydrogen-powered racing Cup. It's notable for being the first-ever hydrogen-fuel cell motorsport series, recognized by the FIA. Extreme H is an evolution of sports and sustainability. It promises high-performance racing, gender-balanced teams, international acclaim, and most importantly, it propels hydrogen into the forefront of clean-energy motorsport.

The Extreme H World Cup 2025 shall involve one event.

**4. TITLES**

**4.1. FIA Extreme H World Cup Winner for Drivers**

This title shall be awarded to the Driver (or Drivers, if the Drivers compete for the same Team), who are classified first in the World Cup Final.

**4.2. FIA Extreme H World Cup Winner for Teams**

This title shall be awarded to the Team which is classified first in the World Cup Final.

**4.3. Other Trophies**

Other classifications and trophies may be introduced by the FIA or the Promoter from time to time at their discretion.

**5. WORLD CUP EVENT CHARACTERISTICS**

**5.1. General provisions**

The World Cup event will be run over two days, unless otherwise detailed in the Supplementary Regulations.

**5.2. Competition format**

The Competition shall consist of three distinct disciplines:

- The Time Trial Discipline is a timed run conducted individually over a pre-scribed course, where competitors aim to complete the stage in the shortest possible time.

- The Head-to-Head Discipline is a direct elimination format in which two vehicles compete against each other on identical or mirrored courses. Progression through the Head-to-Head phase shall be determined by the winner of each matchup.

- The Multi-Car Race Discipline involves multiple vehicles competing simultaneously on a defined circuit, with positions determined by finishing order.

Depending on the characteristics of the location, the terrain or the environmental conditions, different starting grids and/or race formats may be organised, with each discipline being able to have a different distance.

**5.3. Number of Sessions/Races**

**5.3.1.** The Multi-Car Discipline shall comprise two Free Practice Sessions and, two Qualifying Sessions each with two races. The World Cup Final will also be a Multi-Car race.

**5.3.2.** The Time Trial Discipline shall comprise one Free Practice Session and one Time Trials Session.

**5.3.3.** The Head-to-Head Discipline shall comprise two Free Practice Sessions and one Head-to-Head Session.

**OFFICIALS**

**6. OFFICIALS**

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025**6.1. Désignation par la FIA**

Les officiels suivants seront désignés par la FIA :

- Président des Commissaires Sportifs
- Commissaire Sportif International
- Délégué Sécurité de la FIA
- Directeur d'Épreuve
- Directeur d'Épreuve adjoint
- Délégué Technique de la FIA
- Délégué Technique adjoint de la FIA
- Délégué Sportif de la FIA
- Délégué Média de la FIA
- Délégué Médical de la FIA
- Chronométrateur en chef
- Secrétaire des Commissaires Sportifs

**6.2. Désignation par l'ASN**

Les officiels suivants seront désignés par l'ASN :

- Commissaire Sportif National
- Directeur de Course
- Médecin-Chef
- Responsable des relations avec les concurrents
- Chef des Secours

**6.3. Fonctions et responsabilités**

Les officiels énumérés ci-dessous concernent les équipes, les concurrents et les pilotes. Pour tous les autres officiels, veuillez vous reporter à l'Annexe XIII.

**6.3.1. Directeur d'Épreuve**

Le Directeur d'Épreuve doit se trouver à la Direction de Course et dispose de l'autorité ultime sur les questions ci-après. Le Directeur de Course ne peut donner d'instructions à leur sujet qu'avec l'accord explicite du Directeur d'Épreuve.

- a) Le contrôle de toutes les séances d'essais, des qualifications, des demi-finales et des finales, ainsi que de toute course, dans le respect du calendrier.
- b) L'arrêt de toute voiture conformément au Code ou au Règlement Sportif.
- c) L'arrêt d'une séance d'essais, des qualifications, des demi-finales et des finales ou la suspension de toute course conformément au Règlement Sportif s'ils estiment qu'il est dangereux de continuer et l'application correcte de la procédure de nouveau départ.
- d) La procédure de départ.

Le Directeur d'Épreuve travaille en consultation avec le Promoteur.

**6.3.2. Directeur de Course**

Le Directeur de Course est chargé de mener l'épreuve conformément aux règlements applicables. Le Directeur de Course travaille en consultation permanente avec le Directeur d'Épreuve et est présent à la Direction de Course pendant la compétition, au moins depuis le début des vérifications administratives jusqu'après la remise officielle des prix ou au moins jusqu'à l'expiration du délai de réclamation.

**6.3.3. Délégué Technique de la FIA**

Le Délégué Technique de la FIA, qui est responsable des vérifications techniques, a autorité sur les autres commissaires techniques.

**6.3.4. Délégué Sportif de la FIA**

Le Délégué Sportif de la FIA assurera la liaison avec le Directeur de Course et tous les autres officiels et délégués désignés par la FIA.

**6.3.5. Délégué Sécurité de la FIA**

Le Délégué Sécurité de la FIA assumera à la fois les fonctions liées à la sécurité électrique et à la sécurité relative à l'hydrogène, telles que décrites à l'Annexe XIV. Ces deux fonctions ont des responsabilités distinctes mais complémentaires, garantissant ainsi une gestion efficace de tous les aspects liés à la sécurité électrique haute tension et à la sécurité relative à l'hydrogène.

**6.3.6. Responsables des relations avec les concurrents**

La principale tâche des Responsables des relations avec les concurrents consiste à fournir aux concurrents des informations ou

**6.1. Nomination by FIA**

The following officials shall be appointed by the FIA:

- Chair of the Stewards
- International Steward
- FIA Safety Delegate
- Race Director
- Deputy Race Director
- FIA Technical Delegate
- FIA Deputy Technical Delegate
- FIA Sporting Delegate
- FIA Media Delegate
- FIA Medical Delegate
- Chief Timekeeping Officer
- Secretary of the Stewards

**6.2. Nomination by the ASN**

The following officials shall be appointed by the ASN:

- National Steward
- Clerk of the Course
- Chief Medical Officer
- Competitors Liaison Officer (CLO)
- Rescue Chief

**6.3. Duties and Responsibilities**

The officials listed below relate to the teams, competitors, and drivers. For all other officials, please refer to Appendix XIII.

**6.3.1. Race director**

The Race Director shall be in Race Control and shall have ultimate authority over the following matters, and the Clerk of the Course may issue instructions regarding them only with the Race Director's explicit approval.

- a) The control of all Practice Sessions, Qualifying, Semi Finals and Finals and any race, adherence to the timetable.
- b) The stopping of any car in accordance with the Code or Sporting Regulations.
- c) The stopping of a practice session, Qualifyings, Semi Finals and Finals or suspension of the any race in accordance with the Sporting Regulations if they deem it unsafe to continue and ensuring that the correct restart procedure is carried out.
- d) The starting procedure.

The Race Director shall work in consultation with the Promoter.

**6.3.2. Clerk of the Course**

The Clerk of the Course is responsible for conducting the event in accordance with the applicable regulations. The Clerk of the Course shall work in permanent consultation with the Race Director and shall be present in Race Control during the Competition, from at least the start of the administrative checks until after the official prize-giving or at least until the time limit for a protest has elapsed.

**6.3.3. FIA Technical Delegate**

The FIA Technical Delegate, who shall be responsible for scrutineering, shall have authority over the other scrutineers.

**6.3.4. FIA Sporting Delegate**

The FIA Sporting Delegate will liaise with the Clerk of the Course and all other appointed FIA officials and delegates.

**6.3.5. FIA Safety Delegate**

The FIA Safety Delegate shall cover both Electrical and Hydrogen Safety roles as described in Appendix XIV. These two roles have distinct yet complementary responsibilities, ensuring that all aspects of high-voltage and hydrogen safety are effectively managed.

**6.3.6. Competitors Liaison Officers (CLO)**

The principal duty of the CLO is to provide information or clarifications in connection with the regulations and the running

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

des éclaircissements concernant le règlement et le déroulement de la compétition. Le calendrier de leurs activités et leur emplacement pendant la compétition seront également postés sur le tableau d'affichage officiel.

of the competition to the competitors. A schedule of their activities and location during the competition will also be posted on the official notice board.

## CONCURRENTS, PILOTES ET ÉQUIPES - EXIGENCES

### 7. EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉLIGIBILITÉ

#### 7.1. Concurrents

7.1.1. Les concurrents doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Concurrent valide et des autorisations nécessaires délivrées par leur ASN.

7.1.2. Un concurrent doit avoir été sélectionné par le Promoteur et approuvé par la FIA pour participer à la Coupe du Monde. Le concurrent est seul responsable de la sélection de ses pilotes.

#### 7.2. Pilotes

7.2.1. Les pilotes doivent être titulaires au minimum d'une Licence Internationale ITC-R ou ITC-C valide et des autorisations nécessaires délivrées par leur ASN.

7.2.2. Les pilotes doivent avoir suivi le briefing de sécurité Extreme H.

#### 7.3. Équipe

7.3.1. Une équipe participant à une compétition se compose d'une voiture, d'un pilote de sexe masculin et d'un pilote de sexe féminin.

7.3.2. Chaque équipe peut inscrire jusqu'à deux (2) pilotes de sexe masculin et deux (2) pilotes de sexe féminin pour l'épreuve. Ces personnes doivent être désignées soit comme pilotes de compétition (« Pilotes »), soit comme pilotes de réserve (« Pilotes de réserve »). Tous les pilotes, y compris les Pilotes de réserve, doivent toujours satisfaire et se conformer aux conditions d'éligibilité applicables à la compétition.

7.3.3. Les mêmes pilotes doivent être utilisés tout au long de la compétition. Un changement de pilote ne peut être autorisé que si l'équipe soumet une demande écrite aux Commissaires Sportifs et que ceux-ci l'approuvent pour une raison justifiée et importante.

7.3.4. Tout remplacement d'un pilote ne sera autorisé qu'avec un Pilote de réserve du même sexe qui a été dûment enregistré pour cette équipe.

7.3.5. Conformément au Code, l'équipe et ses pilotes ont l'obligation de participer à la compétition. Tout manquement de la part du concurrent et/ou de ses pilotes à cette obligation entraînera l'application d'une pénalité, sauf dans les cas où ce manquement serait la conséquence directe d'un cas de force majeure.

#### 7.4. Pilote de réserve de la Coupe du Monde

7.4.1. Si un Pilote de réserve est nécessaire après le début de la compétition, seul le Pilote de réserve de l'équipe enregistrée ou le Pilote de réserve officiel de la Coupe du Monde peut être utilisé.

7.4.2. Les demandes d'utilisation d'un pilote de sexe masculin ou de sexe féminin de la Coupe du Monde doivent être faites par écrit par e-mail au Directeur d'Épreuve et au secrétaire de la compétition (les adresses e-mail sont indiquées dans le Règlement Particulier) et seront examinées dans l'ordre dans lequel elles ont été reçues. L'Annexe VI contient des détails sur l'utilisation d'un Pilote de réserve de la Coupe du Monde.

## 8. BRIEFINGS DE SÉCURITÉ

### 8.1. Exigences générales

Pour plus de détails, voir l'Annexe XIV.

### 8.2. Prestataire

Le briefing de sécurité doit être au moins équivalent à celui défini dans l'Annexe H de la FIA, dans l'Annexe XIV du présent Règlement, et doit être dispensé par un prestataire approuvé par la FIA.

## COMPETITORS, DRIVERS AND TEAMS - REQUIREMENTS

### 7. ELIGIBILITY REQUIREMENTS

#### 7.1. Competitors

7.1.1. Competitors must hold a valid International Competitor's Licence and the necessary authorisations issued by their ASN.

7.1.2. A Competitor must have been selected by the Promoter and approved by the FIA to take part in the World Cup. The Competitor is solely responsible for selecting its Drivers.

#### 7.2. Drivers

7.2.1. Drivers must hold as a minimum, a valid International ITC-R or ITC-C Driver's Licence and the necessary authorisations issued by their ASN.

7.2.2. Drivers must have completed the Extreme H Safety briefing.

#### 7.3. Team

7.3.1. A Team in a competition consists of one Car and one male Driver and one female Driver.

7.3.2. Each team may register up to two (2) male drivers and two (2) female drivers for the event. These individuals must be nominated either as competition drivers ("Drivers") or as reserve drivers ("Reserve Drivers"). All Drivers, including Reserve Drivers, shall always satisfy and comply with the eligibility requirements applicable to the Competition.

7.3.3. The same drivers must be used throughout the entire competition. A change of driver may only be permitted if the team submits a written request to the Stewards and the Stewards approve it for a justified and significant reason.

7.3.4. Any replacement of a driver shall only be permitted with a Reserve Driver of the same gender who has been duly registered for that team.

7.3.5. Pursuant to the Code, the Team and its Drivers are under the obligation to participate in the Competition. Any failure by the Competitor and/or its Drivers to take part shall entail the application of a penalty, except in cases where such failure is the direct consequence of Force Majeure.

#### 7.4. World Cup Reserve Driver

7.4.1. If a Reserve Driver is required after the start of the competition, only the registered team Reserve Driver or the official World Cup Reserve Driver may be used.

7.4.2. Any request to use a male or female World Cup Reserve Driver must be made in writing by email to the Race Director and to the competition secretary (the email addresses are listed in the Supplementary Regulations) and will be considered in the order in which they are received. Appendix VI contains details on the use of a World Cup Reserve Driver.

## 8. SAFETY BRIEFINGS

### 8.1. General requirements

For details, see Appendix XIV.

### 8.2. Provider

Safety briefing shall be at least equal to that defined in FIA Appendix H, in the Appendix XIV for these regulations and shall be delivered by the FIA's approved provider.

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025**8.3. Date et lieu**

Le lieu et la date du briefing de sécurité seront fixés par le prestataire désigné, en accord avec chaque équipe et chaque pilote, une fois que ceux-ci auront officialisé leur engagement ou leur inscription (selon le cas) à la Coupe du Monde.

**8.4. Membres de l'équipe**

Chaque membre de l'équipe accrédité pour la compétition doit avoir suivi le briefing avant d'accéder au garage de l'équipe.

**8.5. Pilotes**

Tous les pilotes (pilotes et Pilotes de réserve) doivent suivre le briefing de sécurité pour les pilotes.

**8.6. Personnel des organisateurs**

Pour la sécurité de tout le personnel impliqué dans l'épreuve, l'organisateur doit faciliter les briefings obligatoires sur la sécurité en veillant au respect des règles de participation et en distribuant des documents sur la sécurité à tous les participants concernés.

**9. BULLETINS D'ENGAGEMENT DES CONCURRENTS**

**9.1.1.** Les équipes ayant signé un accord commercial avec le Promoteur (à condition que cet accord commercial n'ait pas expiré ou n'ait pas été résilié) doivent remplir le bulletin d'engagement fourni par le Promoteur pour participer à la Coupe du Monde. Les bulletins d'engagement doivent être accompagnés des copies des licences en cours de validité de chaque concurrent et pilote, ainsi que des droits d'engagement.

**9.1.2.** Les équipes doivent soumettre le bulletin d'engagement dûment rempli avant la date limite indiquée sur le bulletin. Toute équipe qui ne respecte pas la date limite peut se voir refuser l'accès à la Coupe du Monde.

**9.1.3.** Aucune modification ne peut être apportée à un bulletin d'engagement une fois qu'il a été soumis, sauf dans les cas prévus par le présent Règlement Sportif.

**9.1.4.** Tous les bulletins d'engagement pour la participation à la Coupe du Monde seront examinés par la FIA. La FIA publiera la liste des équipes et des pilotes acceptés, avec leurs numéros de compétition.

**VOITURES, COMPOSANTS MÉCANIQUES ET PNEUS ÉLIGIBLES****10. VOITURES EN COMPÉTITION POUR LA COUPE DU MONDE****10.1. Voitures éligibles aux compétitions de la Coupe du Monde**

**10.1.1.** Les compétitions de la Coupe du Monde sont ouvertes aux voitures de la catégorie suivante :  
**XH25**

**10.1.2.** Les voitures doivent être conformes au « Règlement Technique de la Coupe du Monde de Extreme H 2025 » publié le 1er septembre 2025.

**10.1.3.** Ces voitures doivent également être conformes aux exigences de sécurité stipulées dans l'Annexe J, Art. 253, le manuel d'utilisation Extreme H XH25 et à toutes les autres dispositions et procédures applicables stipulées dans le présent Règlement Sportif.

**10.2. Nombre de voitures**

**10.2.1.** Chaque équipe est autorisée à utiliser au maximum une (1) voiture pendant une compétition.

**10.2.2.** L'utilisation, l'inclusion ou la présence d'une voiture de réserve de l'équipe est strictement interdite pendant toute la durée de la compétition.

**11. COMPOSANTS MÉCANIQUES****11.1. Voiture de réserve du Promoteur**

**11.1.1.** Les conditions d'utilisation de la voiture de réserve du Promoteur sont définies à l'Annexe VII. La voiture de réserve du Promoteur

**8.3. Time and venue**

The place and date of the Safety briefing shall be arranged by the appointed supplier, with each Team and Driver, once they have formalised their entry or registration (as applicable) for the World Cup.

**8.4. Team members**

Each Team member accredited for the Competition must have completed the briefing prior to accessing the Team garage.

**8.5. Drivers**

All Drivers (Drivers and Reserve Drivers) must complete the Driver Safety briefing.

**8.6. Organisers' Personnel**

For the safety of all personnel involved in the event, the organiser shall facilitate mandatory safety briefings by ensuring attendance compliance and distribute safety handouts to all relevant participants.

**9. COMPETITORS' ENTRY FORMS**

**9.1.1.** Teams holding a signed Team Commercial Agreement with the Promoter (provided such Team Commercial Agreement has not expired or been terminated) shall complete the entry form to be provided by the Promoter for their participation in the World Cup. Entry forms must be accompanied by copies of each Competitor's and Driver's current Licences as well as the entry fee.

**9.1.2.** Teams must submit the completed entry form prior to the deadline stated on the entry form. Any Team missing the deadline may not be permitted to enter the World Cup.

**9.1.3.** No amendments may be made to an entry form once submitted, except as provided for in these Sporting Regulations.

**9.1.4.** All entry forms for participation in the World Cup shall be studied by the FIA. FIA shall publish the list of Teams and Drivers accepted, with their Competition numbers.

**ELIGIBLE CARS, MECHANICAL COMPONENTS AND TYRES****10. CARS IN THE WORLD CUP COMPETITION****10.1. Eligible cars in World Cup competitions**

**10.1.1.** The World Cup competitions are open to cars in the following category:  
**XH25**

**10.1.2.** The car must comply with the "2025 Extreme H World Cup Technical Regulations" published on 1. September 2025.

**10.1.3.** These cars must also comply with the safety requirements as stipulated in Appendix J, Art. 253, the Extreme H XH25 user manual and with all other applicable provisions and procedures stipulated in the present Sporting Regulations.

**10.2. Number of Cars**

**10.2.1.** Each Team shall be permitted to use no more than one (1) car during a Competition.

**10.2.2.** The use, inclusion, or presence of a Team Spare Car is strictly prohibited throughout the duration of the Competition.

**11. MECHANICAL COMPONENTS****11.1. Promoter's Spare Car**

**11.1.1.** The terms of use of the Promoter's Spare Car are defined in Appendix VII. The Promoter's Spare Car must be returned to the

**RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025**  
**FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025**

- doit être restituée au Promoteur après la fin de la compétition, à une date convenue entre l'équipe et le Promoteur.
- 11.1.2.** Toute demande de changement de châssis (du Promoteur) ou d'utilisation de la voiture de réserve du Promoteur doit être adressée par écrit par e-mail au Délégué Technique de la FIA.
- 11.1.3.** Le châssis et/ou la voiture de réserve du Promoteur sont attribués selon le principe du premier arrivé, premier servi.
- 11.2. Remplacement**
- 11.2.1.** Toute pièce de la voiture de l'équipe (y compris la cellule de survie) peut être changée à tout moment pendant la compétition, sous réserve de la réglementation du Parc Fermé et de l'approbation du Délégué Technique de la FIA et du Directeur d'Épreuve.
- 11.2.2.** Le châssis, les moteurs, les boîtes de vitesses, les inverters, le RESS et la pile à combustible à hydrogène (HFC) installés sur la voiture pour la compétition doivent rester en place pendant toute la durée de la Coupe du Monde, sous réserve des articles ci-dessous.
- 11.2.3.** Si un concurrent utilise un châssis, un moteur, une boîte de vitesses, un inverter, un RESS ou une pile à combustible à hydrogène de remplacement, une pénalité peut être appliquée.
- 11.2.4.** En cas de défaillance que le Délégué Technique de la FIA reconnaît comme étant indépendante de la volonté de l'équipe ou du pilote (il s'agit d'un défaut technique dans la fabrication ou la chaîne d'approvisionnement du ou des composants concernés, par exemple le moteur, la boîte de vitesses, l'inverter, le RESS ou la pile à combustible à hydrogène), le ou les composants concernés peuvent être remplacés sans pénalité. Tout moteur, boîte de vitesses, inverter, RESS ou pile à combustible à hydrogène ainsi remplacé doit alors rester sur la voiture pendant le reste de la Coupe du Monde, conformément à l'Article 11.3.
- 11.2.5.** Après consultation du fournisseur de châssis, du moteur, de la boîte de vitesses, de l'onduleur, du RESS ou de la pile à combustible à hydrogène concerné, le Délégué Technique de la FIA peut apposer des scellés sur chaque châssis, moteur, boîte de vitesses ou batterie avant leur première utilisation lors de la compétition.
- 11.2.6.** Le bris ou le retrait non autorisé d'un scellé sera considéré comme un changement du composant concerné et signalé aux Commissaires Sportifs.
- 12. PNEUS**
- 12.1. Fournisseur de pneus**
- 12.1.1.** Un fournisseur de pneus désigné par la FIA fournira tous les pneus aux concurrents sous forme de roues. Seules ces roues peuvent être utilisées pendant la compétition.
- 12.1.2.** Si un changement des spécifications des pneus est jugé nécessaire en raison de l'altération des conditions de la piste, ce changement sera déterminé conjointement par le fournisseur de pneus et la FIA. La décision sera communiquée de manière officielle à tous les concurrents au moyen d'un additif.
- 12.1.3.** Les concurrents doivent se conformer à toutes les instructions émises par le fournisseur de pneus, y compris, mais sans s'y limiter, les limites de carrossage, les pressions minimales et maximales et tout autre paramètre spécifié. Ces instructions seront publiées de manière officielle au moyen d'un additif.
- 12.1.4.** Durant la compétition, le système de surveillance de la pression des pneus fourni par le fournisseur de pneus désigné doit être activé pendant toutes les courses.
- 12.2. Enregistrement des pneus**
- 12.2.1.** Numéros de code-barres  
Chaque pneu doit comporter deux numéros de code-barres identiques moulés et/ou deux RFID identiques moulés (un de chaque côté du pneu) au début de chaque compétition.
- 12.2.2.** Si le code-barres sur la paroi extérieure du pneu n'est plus lisible,
- Promoter after the Competition has ended at a time to be agreed with the Team and the Promoter.
- 11.1.2.** Any request to change a chassis (Promoter's) or to request the use of the Promoter's Spare Car, must be made in writing via email to the FIA Technical Delegate.
- 11.1.3.** The chassis and/or Promoter's Spare Car being issued on a first come, first served basis.
- 11.2. Replacement**
- 11.2.1.** Any part of the Team's Car (including the survival cell) may be changed at any time during the Competition, subject to any Parc Fermé regulations and the approval of the FIA Technical Delegate and Race Director.
- 11.2.2.** The chassis, the motors, gearboxes, inverters, RESS and Hydrogen Fuel Cell (HFC), fitted to the Car for the Competition must remain for the entirety of the World Cup, subject to Articles below.
- 11.2.3.** Should a competitor use a replacement chassis, motor, gearbox, inverter, RESS or HFC, a penalty may be applied.
- 11.2.4.** In the event of a failure which the FIA Technical Delegate accepts as being beyond the control of the Team or Driver (being a technical fault in the manufacturing or supply chain of the relevant component(s) – e.g. motor, gearbox, inverter, RESS, HFC) the relevant component(s) may be replaced without a penalty being incurred. Any such motor, gearbox, inverter, RESS or HFC must then remain on the car for the remainder of the World Cup, as per Article 11.3.
- 11.2.5.** After consultation with the relevant chassis, motor, gearbox, inverter, RESS or HFC supplier the FIA Technical Delegate may attach seals to each chassis, motor, gearbox or battery pack prior to it being used for the first time at the Competition.
- 11.2.6.** The unauthorised breaking or removal of any seal shall be considered as a change of the relevant component and reported to the stewards.
- 12. TYRES**
- 12.1. Tyre Supplier**
- 12.1.1.** A FIA designated tyre supplier shall supply all tyres to the Competitors as wheels. Only these wheels may be used during the competition.
- 12.1.2.** Should a change in tyre specifications be deemed necessary due to altered track conditions, such change shall be jointly determined by the Tyre Supplier and the FIA. The decision will be officially communicated to all Competitors by means of a Bulletin.
- 12.1.3.** Competitors must comply with all instructions issued by the Tyre Supplier, including but not limited to camber limits, minimum and maximum pressures, and any other specified parameters. Such instructions shall be officially published by means of a Bulletin.
- 12.1.4.** During the Competition, the tyre pressure monitoring system as provided by the appointed tyre supplier, must be switched on during all races.
- 12.2. Tyre registration**
- 12.2.1.** Barcode numbers  
Each tyre must have two identical moulded barcode numbers and/or two identical moulded RFIDs (one on each side of the tyre) at the beginning of each competition.
- 12.2.2.** If the barcode on the outside tyre wall is no longer readable, it is

**RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025**  
**FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025**

il incombe au concurrent de s'assurer qu'un nouveau code-barres sera apposé sur le pneu ou que le RFID (le cas échéant) est lisible sur la paroi extérieure du pneu avant chaque session. L'emplacement du RFID (le cas échéant) doit être marqué sur le pneu.

the competitor's responsibility to ensure that a new barcode will be attached to the tyre or that the RFID (if any) is readable on the outside of the tyre wall before each session. The point where the RFID (if any) is located must be marked on the tyre.

**12.2.3.** S'il ne reste plus de code-barres et/ou si le RFID sur le flanc extérieur du pneu n'est pas lisible lorsque la voiture arrive sur la grille de départ, le pneu ne sera pas accepté et devra être changé.

**12.2.3.** If there is no barcode left and/or the RFID on the outside tyre wall is not readable when the car arrives on the pre-grid, the tyre will not be accepted and will have to be changed.

**12.2.4.** Liste des codes-barres

Le fournisseur doit tenir à jour une liste des codes-barres et des types de pneus correspondants (y compris les composés) et la fournir au Délégué Technique de la FIA avant la fin de chaque vérification technique préalable à l'épreuve.

**12.2.4.** Barcode list

The supplier must keep an up-to-date list of barcodes and matching tyre types (including compound) and provide it to the FIA Technical Delegate before the end of each pre-event scrutineering.

Le code-barres de chaque pneu fourni par le fournisseur de pneus à chaque équipe sera enregistré et la liste sera fournie au Délégué Technique de la FIA. Seuls les pneus figurant sur cette liste peuvent être utilisés pendant la compétition.

The barcode of each tyre provided by the tyre supplier to each team will be registered and the list will be provided to the FIA Technical Delegate. Only these listed tyres may be used during the competition.

**12.2.5.** L'utilisation de pneus sans identification appropriée doit être signalée aux Commissaires Sportifs.

**12.2.5.** The use of tyres without appropriate identification shall be reported to the stewards.

**12.2.6.** Un concurrent souhaitant remplacer un pneu déjà marqué et non utilisé par un autre pneu identique non utilisé (en raison d'un défaut de fabrication ou d'un problème dans la chaîne d'approvisionnement indépendant de la volonté du concurrent) doit présenter les deux pneus au Délégué Technique de la FIA pour approbation.

**12.2.6.** A Competitor wishing to replace an already marked unused tyre with another identical unused one (due to a manufacturing or supply chain fault outside of the control of the Competitor) must present both tyres to the FIA Technical Delegate for approval.

**12.3. Traitement des pneus**

Toute modification chimique et/ou mécanique et/ou traitement tel que le découpage, le rainurage, le gommage, l'application de solvants ou d'adoucisseurs, l'installation de conditionneurs de température électriques ou mécaniques tels que des dispositifs de retenue de la chaleur ou le préchauffage sont interdits.

**12.3. Treatment of tyres**

Any chemical and/or mechanical modification and/or treatment such as cutting, grooving, scrubbing in, the application of solvents or softeners, the fitting of electric or mechanical temperature conditioners such as heat retaining devices or pre-heating is prohibited.

Le refroidissement ou le chauffage de l'ensemble pneu-roue lorsqu'il est monté sur la voiture, ou par quelque moyen artificiel que ce soit, est interdit.

The cooling or heating of the tyre-wheel assembly while either mounted on the car, or by any artificial means whatsoever, is prohibited.

**12.4. Quantité de pneus**

**12.4. Tyre Quantity**

**12.4.1.** Le fournisseur de pneus doit fournir à chaque concurrent des roues neuves pour la Coupe du Monde. Le nombre de roues pour chaque épreuve sera déterminé dans le Règlement Particulier.

**12.4.1.** The tyre supplier shall provide each Competitor with new wheels for the World Cup. The number of wheels for each event will be determined in the Supplementary Regulations.

**12.4.2.** Chaque équipe se verra attribuer deux (2) roues « joker » en plus de l'allocation prévue à l'Article 12.4, qui pourront être utilisées sans pénalité pendant la compétition. Les roues supplémentaires au-delà de l'allocation prévue dans le Règlement Particulier ne pourront être utilisées que si plus de deux (2) roues sont jugées inutilisables par le Délégué Technique de la FIA et/ou le fournisseur de pneus désigné.

**12.4.2.** Each Team shall have two (2) free "Joker" wheels, above the nominated allowance as defined in Article 12.4., which can be taken without penalty during the Competition. The additional wheels over the nominated allowance as defined in the Supplementary Regulations, may only be taken if more than two (2) wheels are deemed unusable by the FIA Technical Delegate and/or the appointed tyre supplier.

**12.4.3.** Le personnel du fournisseur de pneus sera autorisé à mesurer la température et la pression des pneus à tout moment pendant la compétition.

**12.4.3.** Personnel of the tyre supplier shall be allowed to measure tyre temperatures and pressures at any time during the Competition.

**13. ÉLECTRICITÉ, RECHARGE ET RAVITAILLEMENT**

**13. ELECTRICITY, CHARGING AND REFUELLING**

**13.1.1.** Les temps de recharge et de ravitaillement sont définis dans le Règlement Particulier.

**13.1.1.** Charging and refuelling times shall be defined in the Supplementary Regulations.

**13.1.2.** Les unités de recharge et de ravitaillement sont fournies uniquement et exclusivement par le Promoteur (ou ses fournisseurs désignés).

**13.1.2.** The charging and refuelling units shall be supplied solely and exclusively by the Promoter (or its appointed suppliers).

**13.1.3.** Les unités de recharge et de ravitaillement fournies par le Promoteur (ou ses fournisseurs désignés) doivent être utilisées pour recharger et ravitailler les voitures. Aucune autre unité de recharge ou de ravitaillement ne peut être utilisée par les équipes à l'exception des unités de recharge et de ravitaillement fournies par le Promoteur (ou ses fournisseurs désignés).

**13.1.3.** The charging and refuelling units supplied by the Promoter (or its appointed suppliers) shall be used to charge and refuel the Cars. No other charging or refuelling units may be used by Teams other than the charging and refuelling units provided by the Promoter (or its appointed suppliers).

**13.1.4.** Le fournisseur de carburant doit connecter les unités de ravitaillement et les équipes au chargeur conformément aux instructions, règles et spécifications définies par le Promoteur. Les équipes doivent suivre les instructions du Promoteur ou de ses

**13.1.4.** The fuel supplier must connect to the refuelling units and the Teams to the charger in accordance with the direction, rules and specifications specified by the Promoter. Teams shall follow the instructions of the Promoter or the Promoter's representatives.

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

représentants.

- 13.1.5.** Les unités de recharge et de ravitaillement doivent être alimentées par l'énergie ou le carburant fourni uniquement et exclusivement par le Promoteur (ou ses fournisseurs désignés).
- 13.1.6.** Toute modification des spécifications des unités de recharge ou de ravitaillement, de l'énergie ou du carburant fournis et/ou du système de branchement est interdite. Tout manquement aux instructions, règles et spécifications du Promoteur et/ou toute violation associée relative à l'utilisation d'autres unités de recharge ou de ravitaillement doit être signalé aux Commissaires Sportifs.

## MESURES DE SÉCURITÉ ET ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

### 14. RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

#### 14.1. Responsabilités de l'organisateur de l'épreuve

- 14.1.1.** L'organisateur de l'épreuve, sous l'autorité du Directeur de Course, doit veiller à ce que les mesures de sécurité relatives à la haute tension et/ou à l'hydrogène détaillées dans l'Annexe XIV soient mises en œuvre. Ces mesures doivent être conformes aux lignes directrices de la FIA afin de garantir la sécurité de tous les volontaires, officiels et participants.

#### 14.2. Responsabilités des concurrents

- 14.2.1.** Tous les concurrents sont responsables de la sécurité de toutes les activités menées dans le garage, du bien-être des personnes présentes dans l'environnement du garage, y compris le personnel, les VIP, les officiels de la FIA, les visiteurs et les membres des médias, ainsi que du fonctionnement sûr du véhicule de compétition lorsqu'il quitte le garage et entre dans la voie des stands.
- 14.2.2.** Ils doivent désigner un expert en sécurité haute tension et un expert en sécurité hydrogène comme personnes de contact principales pour les officiels de sécurité de la FIA. Une seule personne de l'équipe peut assumer ces deux rôles. Il est recommandé que ces personnes soient qualifiées au plus haut niveau pour leurs technologies respectives (par exemple, niveau 3E selon la norme DGVU 209-072 pour la sécurité de l'hydrogène, vEFK/niveau 3 selon la norme DGVU 209-093 pour la sécurité haute tension).

- 14.2.3.** Le concurrent doit respecter strictement les exigences de la FIA détaillées dans l'Annexe XIV.

### 15. ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

#### 15.1. Sièges de sécurité

Toutes les voitures doivent être équipées de sièges conformes à la norme FIA 8862-2009. Les sièges doivent être utilisés conformément aux instructions du fabricant du siège et à la Liste Technique N° 40. L'utilisation des supports homologués avec le siège est obligatoire.

#### 15.2. Harnais de sécurité

Toutes les voitures doivent être équipées d'un harnais de sécurité approuvé par la FIA selon la norme 8853-2016 (Liste Technique N° 57).

#### 15.3. Système d'extinction

Toutes les voitures doivent être équipées d'un système d'extinction conforme à la Liste Technique n° 16. L'extincteur doit être déclenché par le pilote en cas de fumée persistante ou de flammes visibles alors que la voiture est sur la piste.

#### 15.4. Filets de course

Toutes les voitures doivent être équipées de filets de course approuvés par la FIA selon la norme 8863-2013 (voir Liste Technique N° 48) de part et d'autre du pilote. Ils doivent être installés selon les « Spécifications d'Installation des Filets de Course FIA pour Véhicules de Tourisme et Grand Tourisme ». Les filets de fenêtre ne doivent pas être utilisés.

Les fiches d'installation des filets de course doivent être fournies au Département Technique de la FIA au plus tard 14 jours avant la première compétition du concurrent.

- 13.1.5.** The charging and refuelling units shall be powered by energy or fuel supplied solely and exclusively by the Promoter (or its appointed suppliers).

- 13.1.6.** Any alteration to the specification of the charging or refuelling units, energy or fuel supplied and/or the plug-in system is prohibited, any failure to follow the directions, rules and specifications of the Promoter and/or any associated violations relating to use other charging or refuelling units shall be reported to the stewards.

## SAFETY MEASURES AND SAFETY EQUIPMENT

### 14. SAFETY RESPONSIBILITIES

#### 14.1. Event Organiser Responsibilities

- 14.1.1.** The event organiser, under the authority of the Clerk of the Course, shall ensure that high-voltage and/or hydrogen safety measures as detailed in Appendix XIV are implemented. These measures must align with FIA guidelines to guarantee the safety of all volunteers, officials, and participants.

#### 14.2. Competitor Responsibilities

- 14.2.1.** Each competitor is responsible for ensuring the safety of all activities carried out in the garage, the well-being of individuals present within the garage environment, including staff, VIPs, FIA officials, visitors, and media personnel, as well as the safe operation of the competition vehicle when it exits the garage and enters the pit lane.
- 14.2.2.** They must nominate both a high-voltage safety expert and a hydrogen safety expert as the primary contact persons for FIA safety officials. A single person in the team can endorse both roles. It is recommended for these individuals shall be qualified at the highest level for their respective technologies (e.g., Level 3E as per DGVU 209-072 for hydrogen safety, vEFK/Level 3 as per DGVU 209-093 for high-voltage safety).

- 14.2.3.** The competitor must strictly follow the requirements FIA guidelines as detailed in Appendix XIV.

### 15. SAFETY EQUIPMENT

#### 15.1. Safety Seats

All the cars must be equipped with FIA-approved 8862-2009 seats. The seats must be used in accordance with the seat manufacturer's instructions and with Technical List No. 40. The use of seat brackets homologated with the seat is compulsory.

#### 15.2. Safety Harness

All the cars must be equipped with an FIA-approved 8853-2016 safety harness (Technical List No. 57).

#### 15.3. Extinguisher system

All cars must be equipped with an extinguishing system in compliance with Technical List N°16. The extinguisher must be triggered by the driver in case of persistent smoke or visible flames while the car is on the track.

#### 15.4. Racing Nets

All the cars must be equipped with FIA-approved 8863-2013 safety racing nets (see Technical List No. 48) on both sides of the driver. They must be installed in accordance with the "FIA Racing Nets Installation Specification for Touring and Grand Touring Cars". Window nets must not be used.

The racing net installation forms must be provided to the FIA Technical Department at the latest 14 days before the competitor's first competition.

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025**16. SÉCURITÉ DES PILOTES**

Dès qu'une voiture est en mouvement sur la piste de course et jusqu'à ce qu'elle en soit sortie, le pilote doit porter un casque homologué, tous les vêtements ignifugés requis conformément à la norme FIA 8856-2018 et l'équipement conforme à l'Annexe L, Chapitre III - Équipement des pilotes, tel que prévu par le fabricant de l'équipement, et avoir bouclé sa ceinture de sécurité.

**EXIGENCES GÉNÉRALES RELATIVES AUX VOITURES ET AU PERSONNEL****17. TÉLÉMÉTRIE**

Toutes les voitures doivent être équipées d'un système de positionnement, d'un système de chronométrage et d'un système de télémétrie fournis par le Promoteur. L'installation ou l'utilisation de tout autre équipement capable d'assurer des fonctions similaires est interdite, sauf autorisation expresse du Promoteur.

**18. CAMÉRAS****18.1. Caméras-incident de paddock**

**18.1.1.** Le Promoteur peut désigner un fournisseur de caméras de télévision en circuit fermé, que chaque concurrent doit installer dans son espace paddock. La caméra de télévision en circuit fermé doit être installée conformément aux instructions du fournisseur et doit enregistrer en permanence (y compris pendant les périodes de couvre-feu), depuis le début de la compétition jusqu'à la publication des résultats finaux.

**18.1.2.** Les caméras doivent être positionnées de manière à ce que la voiture et toute la zone de travail soient clairement visibles. Les officiels de la Coupe du Monde doivent pouvoir accéder à tout moment aux images pendant la compétition à la suite d'une réclamation ou pour toute autre raison. Les images ne peuvent être utilisées que par les officiels et le Promoteur.

**18.1.3.** Les concurrents ne peuvent utiliser les images des caméras de télévision en circuit fermé à des fins commerciales, y compris, mais sans s'y limiter, toute forme de diffusion télévisée (en clair, sur Internet, à la demande, par abonnement, par satellite, terrestre), toute autre forme d'utilisation sur Internet, la publicité, le parrainage ou tout type de représentation publique.

**18.2. Caméras-incident de voitures**

**18.2.1.** Pour toute la durée de la compétition, tous les concurrents doivent avoir installé dans leur voiture une caméra-incident. Il est de la responsabilité de chaque concurrent de s'assurer que la caméra est positionnée de façon à ce que la piste, le volant et les pédales soient bien visibles, que les batteries de la caméra soient suffisamment chargées et que la carte SD d'enregistrement soit bien en place et ait une capacité suffisante pour enregistrer toutes les courses en qualité HD.

**18.2.2.** Le poids du système de caméra est inclus dans le poids minimum de la voiture. Il incombe au concurrent de veiller à ce que la caméra-incident soit allumée et enregistre toutes les courses. La caméra doit fonctionner dès que la voiture entre dans la zone de départ et ne doit pas être éteinte avant son retour au garage.

**18.2.3.** Les officiels de la Coupe du Monde doivent pouvoir accéder à tout moment aux images pendant la compétition, à la suite d'une réclamation ou pour toute autre raison. Les images doivent être visionnées à l'aide de l'équipement (ordinateur) du concurrent, qui doit s'assurer que cet équipement fonctionne.

**18.2.4.** Les images ne peuvent être utilisées que par les officiels. À l'exception des caméras installées par le prestataire TV de la Coupe du Monde, aucune autre caméra vidéo, photo ou cinématographique embarquée ou installée sur la voiture n'est autorisée sans l'autorisation écrite de la FIA, qui est généralement refusée. Pour éviter toute ambiguïté, les concurrents ne peuvent utiliser les images de la caméra-incident à des fins commerciales, y compris, mais sans s'y limiter, toute forme de diffusion télévisée (en clair, sur Internet, à la demande, par abonnement, par satellite, terrestre), toute autre forme d'utilisation sur Internet, la publicité, le parrainage ou tout type de représentation publique.

**16. DRIVERS' SAFETY**

Whenever a car is in motion on the racetrack and until they have left it, the driver must wear a homologated crash helmet, all required flame resistant clothing in compliance with FIA Standard 8856-2018 and equipment in compliance with Appendix L Chapter III - Drivers' Equipment as intended by the equipment manufacturer and have their safety belts fastened.

**GENERAL CAR AND PERSONNEL REQUIREMENTS****17. TELEMETRY**

All Cars must be equipped with a car positioning system, timing system, and telemetry system supplied by the Promoter. The installation or use of any other equipment capable of performing similar functions is prohibited, unless expressly approved by the Promoter.

**18. CAMERAS****18.1. Paddock judicial cameras**

**18.1.1.** The Promoter may nominate a supplier of CCTV cameras, which each Competitor must install in its paddock space. The CCTV camera must be installed in accordance with the instructions of the supplier and must be always recording (including any curfew periods), from the start of the Competition until publication of final results.

**18.1.2.** The cameras must be positioned in such a way that the Car and full working area is clearly visible. World Cup officials must be able to always access the footage during the Competition following a protest or otherwise. The footage may be used only by the officials and the Promoter.

**18.1.3.** Competitors may not use footage from the CCTV cameras for any commercial purposes, including but not limited to any form of television broadcast (free to air, internet, pay per view, subscription, satellite, terrestrial), any other form of internet use, advertising, sponsorship or any type of public performance.

**18.2. Car Judicial Cameras**

**18.2.1.** Throughout the competition, all Competitors must have installed in their car a judicial camera. It is the responsibility of each Competitor to ensure that the camera is positioned in such a way that the track, the steering wheel and the pedals are clearly visible, that the camera batteries are sufficiently charged, and that the SD recording card is in place and has sufficient capacity to record all the races in HD quality.

**18.2.2.** The weight of the camera system is included in the minimum weight of the car. The onus is on the Competitor to ensure the judicial camera is switched on and recording for all races. The camera must work as soon as the car enters the start area and must not be switched off until it returns to its garage.

**18.2.3.** World Cup officials must be able to always access the footage during the competition following a protest or otherwise. The images must be viewed using the equipment (computer) of the Competitor, who must ensure this equipment is working.

**18.2.4.** The footage can be used only by the officials apart from cameras installed by the World CupTV contractor no other on car/in car video, still or motion picture cameras will be permitted without the written authority of the FIA and such permission will usually be withheld. For the avoidance of doubt, Competitors may not use footage from the judicial camera for any commercial purposes including but not limited to any form of television broadcast (free to air, internet, pay per view, subscription, satellite, terrestrial) any other form of internet use, advertising, sponsorship or any type of public performance.

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

- 18.2.5.** Toute infraction à ces règles sera signalée aux Commissaires Sportifs, qui pourront sanctionner le concurrent/pilote, jusqu'à la disqualification.
- 18.2.5.** Any breach of these regulations will be reported to the Stewards who may penalise the Competitor/driver as far as disqualification.
- 18.3. Caméras embarquées**
- 18.3. Onboard Cameras**
- 18.3.1.** À tout moment pendant la compétition, chaque concurrent peut être tenu d'installer dans sa voiture une caméra embarquée fournie par le fournisseur désigné par le Promoteur. Les concurrents sont seuls responsables de s'assurer que les batteries de la caméra sont complètement chargées et correctement installées dans la plaque IDX avant et pendant toutes les sessions sur piste.
- 18.3.1.** At all times during the Competition, each Competitor may be required to have installed in their Car an on-board camera supplied by the Promoter's designated supplier. Competitors shall be solely responsible for ensuring that the camera batteries are fully charged and correctly installed in the IDX plate prior to and throughout all track sessions.
- 18.3.2.** Le poids du système de caméra sera inclus dans le poids minimum de la voiture. Il incombe au concurrent de s'assurer que la caméra embarquée est allumée et pleinement opérationnelle pendant toute la durée des courses.
- 18.3.2.** The weight of the camera system shall be included in the car's minimum weight. It is the competitor's responsibility to ensure that the onboard car camera is powered on and fully operational for the duration of all races.
- 18.3.3.** Les Commissaires Sportifs, la FIA, le Promoteur et les officiels doivent toujours pouvoir accéder aux images pendant et après la compétition. Les images ne peuvent être utilisées que par les Commissaires Sportifs, les officiels de la Coupe du Monde et le Promoteur.
- 18.3.3.** The stewards, the FIA, the Promoter and officials must always be able to access the footage during and after the Competition. The footage can be used only by the stewards, the World Cup officials and the Promoter.
- 18.3.4.** À l'exception des caméras installées par le Promoteur ou telles que définies à l'Article 14.3, aucune autre caméra vidéo, appareil photographique ou caméra cinématographique à l'intérieur ou à l'extérieur de la voiture ne seront autorisés sans le consentement écrit du Promoteur.
- 18.3.4.** Except for cameras installed by the Promoter or as defined in Article 14.3., no other on Car / in Car video, still or motion picture cameras shall be permitted without the written authority of the Promoter.
- 18.3.5.** Les concurrents ne peuvent utiliser les images de la caméra embarquée à des fins commerciales, incluant sans s'y limiter toute forme de diffusion médiatique (télévision gratuite, Internet, télévision à la demande, abonnement, satellite, terrestre), toute autre forme d'utilisation d'Internet, publicité, sponsoring ou tout type de diffusion publique.
- 18.3.5.** Competitors may not use footage from the onboard-Car camera for any commercial purposes including but not limited to any form of media broadcast (free to air, internet, pay per view, subscription, satellite, terrestrial), any other form of internet use, advertising, sponsorship or any type of public performance.
- 18.4. Caméras d'équipe**
- 18.4. Team Cameras**
- Les équipes sont autorisées à installer et à utiliser l'un des systèmes de caméra et d'enregistrement de données VBOX suivants :
- Teams are permitted to install and use one of the following VBOX camera and data logging systems:
- (i) VBOX Video HD2 ; ou  
(ii) VBOX Video Pro (limité à deux (2) entrées de caméra uniquement).
- (i) VBOX Video HD2; or  
(ii) VBOX Video Pro (restricted to two (2) camera inputs only).
- 19. PADDOCK**
- 19. PADDOCK**
- 19.1. Règles générales**
- 19.1. General rules**
- 19.1.1.** Les règles de fonctionnement du paddock sont définies dans le Règlement Particulier.
- 19.1.1.** The paddock operating regulations shall be set in the Supplementary Regulations.
- 19.1.2.** La vitesse des voitures dans le paddock, les voies d'assistance, les itinéraires entre le paddock et le départ et entre le point de contrôle stop et le paddock ne doit pas dépasser 30 km/h. Le non-respect de cette limite entraînera une amende de 100 € par km/h au-dessus de la limite. Le système de positionnement global (GPS) ou toute autre mesure de contrôle peut être utilisé pour vérifier la conformité.
- 19.1.2.** The speed of Cars in the paddock, service lanes, routes from the paddock to the Start and from the stop control point back to the paddock, may not exceed 30km/h. Failure to comply with this limit shall result in a fine of €100 per km/h over the limit. The global positioning system (GPS) or any other control measure may be used to verify compliance.
- 19.2. Accès au garage**
- 19.2. Access to the garage**
- Les horaires d'accès aux garages du paddock pour les membres des équipes seront définis dans le Règlement Particulier – Partie 1.
- Times for access to the garages in the paddock for the Team members shall be defined in the Supplementary Regulations – Part 1.
- 19.3. Sécurité dans le garage**
- 19.3. Safety in the garage**
- 19.3.1.** Chaque concurrent doit s'assurer que l'équipement requis (extincteur, crochet de sécurité HT, chargeur, dispositif de refroidissement, détecteur d'hydrogène, tuyau d'extraction des gaz d'échappement (tous fournis par le Promoteur) et trousse médicale (fournie par l'équipe)) est correctement placé dans son paddock, comme spécifié dans le Règlement Particulier.
- 19.3.1.** Each Competitor must ensure the required equipment—fire extinguisher, HV safety hook, charger, chiller, hydrogen detector, exhaust extraction pipe (all provided by the Promoter), and medical kit (provided by the Team)—is correctly placed in their paddock area as specified in the Supplementary Regulations
- 19.3.2.** Chaque jour de la compétition, avant de pouvoir effectuer tout travail sur la voiture, chaque équipe doit remplir la Liste de contrôle pour l'équipe - procédure de début de journée, telle que définie à l'Annexe XIII, et la soumettre à la personne désignée, comme indiqué dans le Règlement Particulier.
- 19.3.2.** On each day of the Competition, before any work can take place on the Car, each Team must complete the Team Start Up Procedure Checklist, as defined in Appendix XIII and submit it to the nominated person as detailed in the Supplementary Regulations.

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

- 19.3.3.** Les équipes doivent également remplir la Liste de contrôle pour l'équipe - procédure de fin de journée, telle que définie à l'Annexe IX, et la soumettre à la personne désignée, comme indiqué dans le Règlement Particulier.
- 19.3.4.** Le non-respect de l'emplacement des extincteurs ou de la trousse de secours, ou le fait de ne pas remplir et soumettre les documents des Annexes VIII et IX, peut être signalé aux Commissaires Sportifs.
- 20. MEMBRES DE L'ÉQUIPE ET RESTRICTIONS EN MATIÈRE D'ASSISTANCE**
- 20.1. Nombre de membres du personnel de l'équipe**  
Sauf modification contraire de la part de la FIA, pour chaque concurrent :
- le nombre de membres de l'équipe autorisés lors de la compétition ne sera pas limité ;
  - tous les membres de l'équipe désignés pour travailler sur la voiture recevront un brassard, à condition qu'ils aient suivi tous les briefings de sécurité nécessaires. Les brassards ne peuvent pas être transférés entre les membres de l'équipe pendant la compétition.
- 20.2. Restrictions**
- 20.2.1.** Les membres de l'équipe, munis de l'équipement, ne peuvent opérer que dans les zones accréditées correspondantes.
- 20.2.2.** Il est interdit à tout membre de l'équipe d'entrer dans la Direction de Course pendant une séance en cours, sauf sur invitation ou sur convocation.
- 20.2.3.** L'assistance ne peut être effectuée sur les voitures que dans l'espace paddock (garage) attribué à l'équipe, sauf autorisation contraire dans un additif officiel. L'espace paddock de l'équipe est défini comme la zone située à moins de cinq (5) mètres à l'extérieur et devant la tente de chaque équipe et ne s'étendant pas au-delà du bord arrière du chariot de l'équipe à l'arrière de la tente de chaque équipe.
- 20.2.4.** Le lavage des voitures n'est autorisé que dans la zone de lavage désignée, dont l'emplacement sera précisé dans le Règlement Particulier.
- 20.2.5.** Des règles relatives au temps de travail seront établies pour la compétition afin de garantir que chaque équipe dispose, dans la mesure du possible, d'un temps égal pour travailler sur sa voiture avant, pendant et après chaque course. Voir également l'Article 19.2.
- 20.2.6.** Les périodes de couvre-feu pour chaque compétition seront précisées dans la Partie 1 du Règlement Particulier.
- 20.2.7.** Des dérogations au couvre-feu peuvent être accordées par les Commissaires Sportifs dans les conditions suivantes :
- a) lorsqu'une équipe utilise l'un de ses Jokers attribués, tel que défini à l'Article 20.2.10 ;
  - b) lorsque l'équipe a été autorisée à bénéficier d'un temps de travail supplémentaire en vertu de l'Article 20.2.9 ;
  - c) En cas de force majeure, à l'appréciation des Commissaires Sportifs.
- 20.2.8.** Tout travail effectué en violation du couvre-feu sans exception applicable entraînera des pénalités déterminées par les Commissaires Sportifs.
- 20.2.9.** Les Commissaires Sportifs peuvent, sur demande écrite d'une équipe, autoriser un temps de travail supplémentaire sur sa voiture en dehors des heures de travail normales de la compétition, que ce soit avant, pendant ou après l'épreuve. Ce temps de travail supplémentaire peut être accordé sous réserve d'une pénalité, sauf s'il est nécessaire à la suite d'une demande de l'équipe et de la réception de la voiture de réserve ou du châssis de réserve du Promoteur.
- 20.2.10.** Chaque équipe se verra attribuer deux (2) « Jokers » par compétition, permettant d'effectuer des travaux pendant les
- 19.3.3.** Teams must also complete the Team End of Day Close Down Procedure Checklist as defined in Appendix IX and submit it to the nominated person as detailed in the Supplementary Regulations.
- 19.3.4.** Failure to comply with the location of the fire extinguishers or safety medical kit, or failure to complete and submit the Appendix VIII and Appendix IX documents, may be reported to the Stewards.
- 20. TEAM MEMBERS AND SERVICE RESTRICTIONS**
- 20.1. Number of Team personnel**  
Unless otherwise modified by the FIA, for each Competitor:
- The number of Team members permitted at the Competition will not be limited.
  - Any Team members designated to work on the Car will be provided with an armband, which will be conditional upon them having completed all necessary safety briefings. Armbands may not be transferred between Team members during the Competition.
- 20.2. Restrictions**
- 20.2.1.** Team members and equipment may only operate in the relevant accredited areas.
- 20.2.2.** It is not permitted for any Team member to enter Race Control during any live session unless by invitation or through a summons.
- 20.2.3.** Cars may only be serviced within the Team's allocated paddock space (garage), unless otherwise permitted by an official Bulletin. The Team's paddock space is defined as the area no more than five (5) metres immediately outside and in front of each Team's tent and extending no further than the rear edge of the Team sledge at the rear of each Team's tent.
- 20.2.4.** Washing of cars is permitted only in the designated wash area, the location of which will be specified in the Supplementary Regulations.
- 20.2.5.** Working time regulations shall be established for the Competition to ensure that each Team has, wherever possible, an equal amount of time to work on its Car before, during, and after each race. See also Article 19.2.
- 20.2.6.** The curfew periods for each Competition shall be specified in Part 1 of the Supplementary Regulations.
- 20.2.7.** Exceptions to the curfew may be granted by the Stewards under the following conditions:
- a) When a Team uses one of its allocated Jokers as defined in Art. 20.2.10 ;
  - b) When the Team has been authorized additional working time under Art. 20.2.9 ;
  - c) In force majeure situations at the discretion of the Stewards.
- 20.2.8.** Any work conducted in breach of the curfew without an applicable exception shall result in penalties as determined by the Stewards.
- 20.2.9.** The Stewards may, upon written request from a Team, authorise additional working time on its Car outside the standard working hours of the Competition, whether before, during, or after the event. Such additional working time may be granted subject to a penalty, except when it is required following a Team's request for and receipt of the Promoter's Spare Car or spare chassis.
- 20.2.10.** Each Team shall be entitled to two (2) free "Jokers" per Competition, allowing work to be performed during curfew

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

périodes de couvre-feu telles que définies à l'Article 19.1. Ces Jokers pourront être utilisés sans pénalité pendant la Coupe du Monde.

periods as defined in Article 19.1. These Jokers may be used without penalty during the World Cup.

## DOCUMENTS STANDARD ET COMMUNICATIONS

### 21. DOCUMENTS STANDARDISÉS DE LA FIA

#### 21.1. Généralités

Le format et la procédure applicable aux documents suivants tels qu'indiqués à l'Annexe II doivent être respectés :

- Règlement Particulier (format électronique et, en option, format imprimé)
- Additifs (format électronique et/ou imprimé)
- Listes des engagés (format électronique)
- Résultats de la compétition (format électronique et format imprimé facultatif)

Les documents officiels tels que les classements provisoires et définitifs, les additifs, les notifications et les décisions seront publiés sur un tableau d'affichage officiel numérique, avec l'heure de publication.

Les Commissaires Sportifs ou le Directeur d'Épreuve peuvent donner des instructions aux concurrents par le biais de circulaires spéciales, conformément au présent Règlement, en utilisant le système officiel de messagerie.

Les documents ne peuvent être modifiés après leur publication, sauf si tous les concurrents et officiels en sont informés et si les modifications sont mises en évidence. Tout document nécessitant l'approbation de la FIA avant sa publication ne peut être modifié sans l'accord de la FIA.

## ASSURANCE

### 22. COUVERTURE D'ASSURANCE

#### 22.1. Description de la couverture d'assurance

Le Règlement Particulier doit donner des détails sur la couverture d'assurance souscrite par les organisateurs. Le certificat doit mentionner les concurrents, la FIA et les officiels de l'épreuve (description des risques et des montants couverts).

#### 22.2. Couverture responsabilité civile

22.2.1. La prime d'assurance qui doit être comprise dans le droit d'engagement doit fournir une couverture d'assurance responsabilité civile adéquate pour les dommages corporels ou matériels accidentels causés à des tiers. Une assurance responsabilité civile d'un montant total minimum de 10 millions d'euros pour chaque événement, et non agrégé, est requise, sous réserve des exemptions prévues par la législation nationale. Si une exemption applicable en vertu de la législation nationale doit être invoquée, une déclaration d'un avocat qualifié justifiant l'exemption sur le territoire doit être in-cluse dans les documents soumis.

22.2.2. La couverture de responsabilité civile sera en plus de et sans préjudice de toute police d'assurance personnelle détenue par un concurrent ou toute autre personne ou entité juridique participant à l'épreuve.

22.2.3. L'assurance devra être effective pour les concurrents participant au programme de l'épreuve, depuis le départ de la partie compétitive jusqu'à la fin de l'épreuve ou jusqu'au moment de l'abandon permanent ou de la disqualification.

## IDENTIFICATION ET PUBLICITÉ

### 23. NUMÉROS DE COMPÉTITION

Chaque concurrent se verra attribuer un numéro pour sa voiture sur demande et avec l'accord du Promoteur.

La taille, le style et l'emplacement des numéros de compétition seront précisés dans le document « Team Support Package » à l'Annexe IV, qui précisera également la taille, le style et

## STANDARD DOCUMENTS AND COMMUNICATIONS

### 21. FIA STANDARDISED DOCUMENTS

#### 21.1. General

The format and procedure of the following documents as specified in Appendix II must be followed:

- Supplementary Regulations (electronic and optional in printed format)
- Bulletins (electronic and/or printed format)
- Entry lists (electronic format)
- Results of the competition (electronic and optional printed format)

Official documents such as provisional and final classifications, bulletins, notifications and decisions will be published on a digital official notice board (DNB), along with the time of publication.

The Stewards or Race Director may issue instructions to Competitors via special circulars, in accordance with these regulations, using the official Messaging System (OMS).

Documents shall not be amended once published unless all Competitors and officials are informed, and the amendments are highlighted. Any documents which require FIA approval prior to publication shall not be amended without approval from the FIA.

## INSURANCE

### 22. INSURANCE COVER

#### 22.1. Description of the insurance cover

The Supplementary Regulations must give details concerning insurance cover taken out by the organisers. The certificate shall name the Competitors, the FIA and the officials of the event (description of the risks and sums covered).

#### 22.2. Public Liability Cover

22.2.1. The Insurance premium which must be included in the entry fee must guarantee adequate Public Liability Insurance cover in respect of accidental personal injury or property damage to third parties. A total minimum of €10 million Public Liability Insurance cover for each and every occurrence and not aggregated is required subject to any applicable national law exemptions. If an applicable national law exemption is to be relied upon then a statement from a qualified lawyer with justification for the exemption in the territory should be included in the document submissions.

22.2.2. Public Liability cover shall be in addition to and without prejudice to any personal insurance policy held by a Competitor or any other person or legal entity taking part in the event.

22.2.3. The Insurance cover must be in effect for Competitors running within the schedule of the event, from the start of the competition element until the end of the event or at the moment of permanent retirement or disqualification.

## IDENTIFICATION AND ADVERTISING

### 23. COMPETITION NUMBERS

Each Competitor shall be allocated a number for its Car by request and with the agreement of the Promoter.

Competition number size, style and position shall be specified in the Team Support Package in Appendix IV document, which shall also specify the size, style and position for the display of the

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

l'emplacement des noms et nationalités des pilotes (pays de l'ASN ayant délivré la licence) sur chaque voiture.

Drivers' names and nationalities (Country of the ASN issued the licence) on each Car.

**24. PUBLICITÉ****24. ADVERTISING****24.1. Restrictions en matière de publicité**

Les concurrents peuvent apposer tout type de publicité sur leurs véhicules, à condition que :

**24.1. Restriction on advertising**

Competitors may affix any kind of advertising to their vehicles, provided that:

- cela soit autorisé par les lois nationales et les règlements de la FIA.
- elle ne soit pas de nature politique ou religieuse.
- elle ne soit pas susceptible de choquer.
- elle respecte les règles relatives aux numéros de compétition.
- elle ne gêne pas la vision des pilotes à travers les vitres.
- elle soit conforme aux dispositions du Code.

- it is authorised by the national laws and the FIA regulations.
- it is not of a political or religious character.
- it is not likely to give offence.
- it respects the regulations on competition numbers.
- it does not interfere with the drivers' vision through the windows.
- it complies with the provisions of the Code.

**24.2. Publicité obligatoire****24.2. Mandatory Advertising****24.2.1. Combinaisons et casques****24.2.1. Overalls and Helmets**

**24.2.2.** Les combinaisons et casques homologués des pilotes doivent porter les logos obligatoires de la Coupe du Monde aux emplacements définis par le Promoteur. Les Articles 1.6 et 2 du Chapitre III de l'Annexe L du Code doivent être respectés lors de l'apposition de ces logos.

**24.2.2.** Drivers' homologated overalls and helmets must have the mandatory World Cup logos in the correct positions as defined by the Promoter. Articles 1.6 and 2 of Chapter III of Appendix L of the Code must be respected when applying any such logos.

**24.2.3.** Les pilotes qui fournissent la preuve que le fabricant de leur casque n'autorise pas l'apposition d'autocollants sur le casque sont exemptés de l'obligation d'apposer les logos sur le casque.

**24.2.3.** Drivers providing proof that the manufacturer of their helmet does not authorise the application of stickers to the helmet shall be exempt from the requirement to affix the logos to the helmet.

**24.2.4.** La FIA se réserve le droit de recouvrir les logos non conformes sur les combinaisons et les casques.

**24.2.4.** The FIA reserves the right to cover non-compliant logos on overalls and helmets.

**VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET VÉRIFICATIONS TECHNIQUES****ADMINISTRATIVE CHECKS AND SCRUTINEERING****25. VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES****25. ADMINISTRATIVE CHECKS****25.1. Calendrier**

Les concurrents et les pilotes ou leur représentant officiel doivent se présenter en temps et en heure aux vérifications administratives, dont le lieu et l'horaire devront être détaillés dans le Règlement Particulier, à moins qu'une dérogation écrite ne leur ait été accordée par le Directeur de Course. Les amendes pour retard seront précisées dans le Règlement Particulier.

**25.1. Time Schedule**

The competitors and drivers or their official representative must report in due time to administrative checking, the location and time of which will be detailed in the Supplementary Regulations, unless a written exception has been granted to them by the Clerk of the Course. Fines for lateness will be detailed in the Supplementary Regulations.

**25.2. Documents requis**

Lors des vérifications administratives, les documents originaux et valides suivants seront vérifiés :

**25.2. Documents required**

During the administrative checks the following original and valid documents will be checked:

- licence de concurrent valable pour la compétition
- licences de compétition pour pilotes valables pour la compétition (voir Articles 7 et 9 de l'Annexe L)
- passeports ou pièces d'identité des pilotes
- autorisation de l'ASN, pour tous les concurrents et/ou pilotes étrangers
- formulaires de déclaration et engagement des pilotes, signés par les pilotes
- bulletin d'engagement dûment signé par le concurrent et les pilotes

- competitor's licence valid for the competition
- driver's competition licences valid for the competition (see Art. 7 and 9 of Appendix L)
- driver's passports or identification
- ASN authorisation, for all foreign competitors and/or drivers
- driver declarations and undertakings forms, signed by the drivers
- Entry Form duly signed by the competitor and the drivers

**25.3. Informations médicales et conditions de participation****25.3. Medical Disclosure and Participation Requirements**

**25.3.1.** Les pilotes souffrant de troubles médicaux (tels que des allergies, l'hémophilie, le diabète, etc.) sont tenus de fournir des informations écrites au Délégué Médical ou au Médecin-Chef pendant la période prévue pour les vérifications administratives. Ces informations doivent inclure le nom du pilote et le numéro de sa voiture.

**25.3.1.** Drivers with medical conditions (such as allergies, haemophilia, diabetes etc.) are obliged to submit written information to the Medical Delegate or Chief Medical Officer during the time designated for administrative checking. This information must include the Driver's name and the number of their Car.

**25.3.2.** Les pilotes souffrant de blessures ou de handicaps temporaires sont tenus de divulguer les détails au Délégué Médical ou au Médecin-Chef dès qu'ils prennent connaissance de la blessure ou du handicap. Le Médecin-Chef décidera si le pilote en question peut être admis ou autorisé à continuer la compétition.

**25.3.2.** Drivers with injuries or temporary handicaps are obliged to disclose details to the Medical Delegate or Chief Medical Officer as soon as they become aware of the injury or handicap. The Chief Medical Officer shall decide if such a Driver shall be admitted to, or allowed to continue in the Competition.

**25.3.3.** Les pilotes présentant un handicap peuvent être admis à participer à la Coupe du Monde et le présent Règlement Sportif peut

**25.3.3.** Drivers with disabilities may be admitted entering the World Cup and these Sporting Regulations may be adapted on a case-by-case

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

être adapté au cas par cas afin de prévoir des aménagements raisonnables pour leur participation.

basis to make reasonable accommodations for such entry.

## 26. VÉRIFICATIONS TECHNIQUES

## 26. SCRUTINEERING

### 26.1. Généralités

### 26.1. General

**26.1.1.** Seuls les concurrents ayant passé les vérifications administratives peuvent présenter leur(s) voiture(s) équipée(s) de ses (leurs) numéros de course et de la publicité obligatoire lors des vérifications techniques.

**26.1.1.** Only those competitors which have passed the administrative checks may present their car(s) equipped with its race numbers and mandatory advertising at scrutineering.

**26.1.2.** Les voitures peuvent être présentées aux vérifications techniques par un représentant de l'équipe, sauf indication contraire dans le Règlement Particulier.

**26.1.2.** Cars may be presented at scrutineering by a representative of the team unless other-wise detailed in supplementary regulations.

**26.1.3.** Les autocollants de sécurité, les numéros de course, les noms et nationalités des pilotes, ainsi que toute publicité officielle, tels que définis dans le Team Support Pack-age, doivent être apposés sur la voiture pour inspection lors des vérifications techniques.

**26.1.3.** Car safety stickers, race numbers, the names and nationalities of the Drivers, and any official advertising, as defined by the Team Support Package, must be on the Car for inspection during scrutineering.

**26.1.4.** Lors des vérifications techniques, les concurrents doivent présenter tous les vêtements, y compris les casques et les dispositifs de retenue de la tête approuvés par la FIA, qu'ils ont l'intention d'utiliser. La conformité avec l'Annexe L, Chapitre III, sera vérifiée.

**26.1.4.** At scrutineering, competitors must present all items of clothing, including helmets and an FIA-approved head restraint devices, intended to be used. Compliance with Appendix L Chapter III will be checked.

**26.1.5.** Le concurrent doit présenter les documents originaux suivants :  
- Passeport technique FIA  
- Fiche d'installation du filet de course

**26.1.5.** The competitor must show the following original forms:  
- FIA Technical Passport  
- Racing net installation form

**26.1.6.** Après les vérifications techniques, si une voiture n'est pas conforme aux règlements techniques et/ou de sécurité, les Commissaires Sportifs, sur proposition du Délégué Technique de la FIA, peuvent fixer un délai dans lequel la voiture doit être mise en conformité, ou peuvent refuser le départ.

**26.1.6.** After scrutineering, if a car is found not to comply with technical and/or safety regulations, the Stewards, upon the proposal of the FIA Technical Delegate, may set a deadline before which the car must be made to comply, or may refuse the start.

### 26.2. Calendrier

Le calendrier des vérifications techniques, y compris le scellage des composants et la vérification du poids des véhicules, sera publié dans le Règlement Particulier ou dans un additif. Si une voiture se présente aux vérifications techniques en dehors des horaires prévus, elle sera pénalisée conformément au Règlement Particulier.

### 26.2. Timetable

A timetable for scrutineering, including the sealing of components and checking the weight of vehicles, shall be issued in the Supplementary Regulations or in a Bulletin. If a car arrives for scrutineering outside the specified time schedule, it will be penalised in accordance with the supplementary regulations.

## 27. CONTRÔLES PENDANT L'ÉPREUVE

## 27. CHECKS DURING THE EVENT

### 27.1. Contrôles supplémentaires

### 27.1. Additional Checks

**27.1.1.** Une voiture peut être contrôlée à tout moment pendant la compétition.

**27.1.1.** A car can be checked at any time during the competition.

**27.1.2.** Divers contrôles portant sur les éléments de sécurité, y compris les vêtements des pilotes, ainsi que sur la voiture, la conformité et l'éligibilité peuvent être effectués à tout moment pendant l'épreuve, à la seule appréciation et sur instruction du Délégué Technique de la FIA, avec l'accord des Commissaires Sportifs.

**27.1.2.** Various checks on safety items, including drivers' clothing, as well as on the car, on the conformity and eligibility may be carried out at any time during the event at the sole discretion and upon the instruction of the FIA Technical Delegate with the knowledge of the Stewards.

**27.1.3.** À tout moment pendant une compétition, les commissaires techniques peuvent :

**27.1.3.** At any time during a competition, the scrutineers may:

- vérifier la conformité de la voiture ou de l'équipement du pilote,
- exiger qu'une voiture soit démontée par le concurrent pour s'assurer que les conditions d'admission ou de conformité sont pleinement respectées,
- demander à un concurrent de leur fournir tel échantillon ou telle pièce qu'ils pourraient juger nécessaires.

- check the eligibility of the car or of the driver's equipment,
- require a car to be dismantled by the competitor to make sure that the conditions of eligibility and conformity are fully satisfied,
- require a competitor to supply them with such parts or samples as they may deem necessary.

**27.1.4.** Avant le départ et à la fin de chaque course, les voitures peuvent être pesées à la demande du Délégué Technique de la FIA (le cas échéant) ou du commissaire technique en chef. Après avoir été informée que sa voiture a été sélectionnée pour être pesée, l'équipe doit s'assurer que celle-ci se rend directement à la zone de pesée. Le résultat de la pesée sera communiqué au pilote/à l'équipe.

**27.1.4.** Before the Start and at the end of each race, cars may be weighed by request of the FIA Technical Delegate (if any) or by the Chief Scrutineer. Having been signalled that their car has been selected for weighing, the Team shall ensure its car will proceed directly to the weighing area. The result of the weighting will be given to the driver/team.

**27.1.5.** Le Délégué Technique de la FIA peut exiger que toute voiture soit présentée pour inspection à tout moment avant une course. La voiture doit être conduite au garage des vérifications techniques

**27.1.5.** The FIA Technical Delegate may require any Car to be presented for inspection at any time prior to a race. The Car shall be taken to the scrutineering garage by a duly accredited Team member.

**RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025**  
**FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025**

par un membre de l'équipe dûment accrédité.

- 27.1.6.** Après avoir quitté le garage des vérifications techniques et avant le départ de chaque course, la voiture peut retourner au garage de l'équipe, mais restera en régime du Parc Fermé. Seuls le chargeur visé à l'Article 13, le chargeur 12 V et le système de refroidissement du fournisseur désigné pourront être fixés à la voiture. Il est interdit de connecter des systèmes informatiques à la voiture ou de modifier la pression des pneus. Pendant cette période de Parc Fermé, le diffuseur désigné par le Promoteur peut toucher et accéder à la voiture. Toute infraction à cet article sera signalée aux Commissaires Sportifs.
- 27.1.6.** After leaving the scrutineering garage and before the Start of each race, the Car may return to the Team's garage but will stay under Parc Fermé conditions. Only the charging unit as defined in Article 13, the 12V charging unit and the designated supplier's cooling system are permitted to be attached to the Car. It is prohibited to connect any computer systems to the Car or make any adjustments to the tyre pressures. During this Parc Fermé period, the Promoter's appointed broadcast provider may touch and access the Car. Any infringement of this Article will be reported to the stewards.
- 27.1.7.** Toute voiture qui, après avoir été approuvée par les commissaires techniques, est démontée, modifiée ou réparée de telle manière que cela puisse affecter sa sécurité ou mettre en question sa conformité, ou qui est impliquée dans un accident avec des conséquences similaires, doit être présentée de nouveau aux commissaires techniques pour approbation.
- 27.1.7.** Any car which, after having passed scrutineering, is dismantled, modified or mended in a way that might affect its safety or call into question its eligibility, or which is involved in an accident with similar consequences, must be re-presented for scrutineering approval.
- 27.1.8.** Le Directeur de Course ou le Délégué Technique de la FIA peut exiger que toute voiture impliquée dans un accident soit arrêtée et contrôlée.
- 27.1.8.** The Clerk of the Course or the FIA Technical Delegate may require that any Car involved in an accident be stopped and checked.
- 27.1.9.** Le Directeur de Course ou le Médecin-Chef peuvent demander à un pilote de se soumettre à un examen médical à tout moment d'une compétition.
- 27.1.9.** The Clerk of the Course or the chief medical officer may ask a driver to undergo a medical examination at any time during a competition.
- 27.1.10.** À la fin de chaque discipline, les voitures doivent rester en régime de Parc Fermé jusqu'à ce que le Délégué Technique les libère.
- 27.1.10.** At the end of each Discipline, Cars shall be under Parc Fermé conditions, until released by the Technical Delegate.
- 27.2. Responsabilité du concurrent**
- 27.2. Responsibility of the competitor**
- 27.2.1.** Le concurrent est responsable de la conformité technique de sa voiture tout au long de la compétition.
- 27.2.1.** The competitor is responsible for the technical conformity of their car throughout the competition.
- 27.2.2.** Si des marques d'identification sont apposées, il incombe au concurrent de veiller à ce qu'elles restent intactes depuis les vérifications techniques préalables à l'épreuve jusqu'à la fin de celle-ci ou jusqu'à ce que le présent Règlement autorise la rupture des scellés. Si elles venaient à manquer, cela sera signalé aux Commissaires Sportifs.
- 27.2.2.** Should identification marks be affixed, it is the responsibility of the competitor to see that these are preserved intact from pre-event scrutineering until the end of the event or until it will be allowed by these Regulations to cut the seals. Should they be missing, this will be reported to the Stewards.
- 27.2.3.** Il incombe également au concurrent de veiller à ce que toute pièce de la voiture qui a été manipulée pendant les vérifications soit réinstallée correctement.
- 27.2.3.** It is also the responsibility of the competitor to see to it that any part of the car which has been handled during checking is reinstalled correctly.
- 27.2.4.** Toute fraude découverte et toute marque d'identification présentée comme originale qui aurait été altérée seront signalées aux Commissaires Sportifs.
- 27.2.4.** Any fraud discovered, and identification marks presented as original which have been tampered with, will be reported to the Stewards.
- 27.2.5.** Il appartient à chaque concurrent de s'assurer que sa voiture est toujours en bon état de sécurité électrique. À tout moment pendant la compétition, la voiture doit soit avoir le voyant de fonctionnement RESS allumé (voyant vert), soit avoir un signe distinctif (spécifié par le Promoteur dans le Règlement Particulier) visible par tous. Ce signe ne peut être retiré tant que le voyant de fonctionnement RESS (voyant vert) n'est pas allumé. Les Commissaires Sportifs ou tout autre officiel désigné peuvent à tout moment demander au concurrent d'allumer le voyant de fonctionnement RESS (voyant vert) afin de vérifier qu'il fonctionne.
- 27.2.5.** It is up to each Competitor to ensure that its Car is always electrically safe. At any time during the Competition the Car must either have the RESS operating light on (green light) or have a distinctive sign (specified by the Promoter in the Supplementary Regulations) visible to all. This sign cannot be removed until the RESS operating light (green light) is on. The stewards or any other designated officials may at any time ask the Competitor to switch on the RESS operating light (green light) to check that it is working.
- 27.2.6.** Il est obligatoire de toujours respecter les manuels d'utilisation fournis par le(s) fournisseur(s) désigné(s) par le Promoteur.
- 27.2.6.** It is mandatory to always adhere to any user manuals from the Promoter's designated supplier(s).
- 28. VÉRIFICATIONS FINALES**
- 28. FINAL CHECKS**
- 28.1. Pesée**  
Le poids des voitures et des pilotes peut être vérifié séparément à la fin de la compétition. Les pilotes sont pesés immédiatement après être sortis de leur voiture dans la zone d'attente du podium. Les voitures sont ensuite pesées dans la zone désignée lors des vérifications techniques finales.
- 28.1. Weighing**  
The weight of cars and drivers may be checked separately at the end of the competition. The drivers are weighed immediately after exiting their cars in the podium holding area. The cars will then be weighed in the designated area during final scrutineering.
- 28.2. Sélection des voitures**  
Des vérifications techniques post-épreuve, impliquant le démontage d'une voiture, peuvent être effectuées soit à l'appréciation des Commissaires Sportifs, soit à la suite d'une réclamation, soit sur
- 28.2. Selection of cars**  
Post-event scrutineering involving the dismantling of a car may be carried out either at the discretion of the Stewards or following a protest or upon the recommendation of the Race Director/Clerk of

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

recommandation du Directeur d'Épreuve/Directeur de Course et/ou du Délégué Technique de la FIA (commissaire technique en chef) aux Commissaires Sportifs.

the Course and/or the FIA Technical Delegate (Chief Scrutineer) to the Stewards.

## OBLIGATIONS

### 29. COMPORTEMENT

#### 29.1. Règles générales

29.1.1. Les pilotes doivent toujours se comporter de manière sportive.

29.1.2. Il est strictement interdit aux pilotes de conduire leur voiture dans le sens inverse de celui de la course.

29.1.3. Les pilotes sont tenus de suivre les instructions des officiels et des commissaires. Tout manquement à cette règle sera signalé aux Commissaires Sportifs.

#### 29.2. Comportement au volant

29.2.1. Toutes les dispositions du Code, Annexe L, Chapitre V - Code de conduite sur circuits Off-Road - doivent être respectées en permanence.

29.2.2. En plus des règles énoncées dans le présent Règlement, les pilotes doivent respecter les lignes directrices de conduite ci-après pendant une course. Les actions suivantes sont considérées comme des infractions aux normes de conduite acceptables :

- Déplacer des marqueurs de la piste
- Conduire en dehors des limites de la piste
- Ne pas respecter les signaux des drapeaux
- Provoquer une collision
- Forcer un autre pilote à sortir de la piste
- Empêcher illégalement une manœuvre de dépassement légitime
- Générer illégalement un autre pilote lors d'une tentative de dépassement

Cette liste n'est pas exhaustive. D'autres actions peuvent également être jugées inacceptables à l'appréciation des Commissaires Sportifs, en fonction de leur impact sur la sécurité et la loyauté de la compétition.

### 30. BRIEFINGS

#### 30.1. Général

30.1.1. L'heure et le lieu des réunions seront indiqués dans le Règlement Particulier.

30.1.2. Le Promoteur ou le Directeur d'Épreuve peut convoquer d'autres réunions pendant la compétition s'il le juge nécessaire.

30.1.3. Toute absence aux briefings pourra être signalée aux Commissaires Sportifs.

#### 30.2. Responsables d'équipe

Une réunion des Team Managers co-présidée par le Délégué Sportif de la FIA, le Directeur d'Épreuve et un représentant de la Coupe du Monde se tiendra avant le début de chaque compétition. La présence du Team Manager désigné de chaque concurrent (ou de son représentant désigné) est obligatoire. Une seule personne par concurrent peut y assister.

#### 30.3. Pilotes

30.3.1. Les briefings des pilotes, menés par le Directeur d'Épreuve, auront lieu après les vérifications administratives. La présence en personne est obligatoire pour tous les pilotes, qui doivent être accompagnés uniquement de leur Team Manager désigné.

30.3.2. À l'issue des briefings, le Directeur d'Épreuve publiera les « Notes de briefing », qui feront office d'instructions officielles.

### 31. MÉDIAS AVANT ET APRÈS LA COURSE

Tous les pilotes doivent se rendre disponibles pour des interviews dans une zone prévue à cet effet (dont l'emplacement sera défini

## OBLIGATIONS

### 29. BEHAVIOUR

#### 29.1. General Rules

29.1.1. Drivers must always behave in a sporting manner.

29.1.2. It is strictly forbidden for drivers to drive their car in a direction opposite to that of the race.

29.1.3. Drivers are obliged to follow the instructions of the officials and the marshals. Failure to do so will be reported to the Stewards.

#### 29.2. Driving Conduct

29.2.1. All provisions of the Code, Appendix L, Chapter V – Code of Driving Conduct on Off-Road Circuits – must be always observed.

29.2.2. In addition to the rules outlined in these regulations, drivers must adhere to the following conduct guidelines during a race. The following actions are considered breaches of acceptable driving standards:

- Moving track markers
- Driving outside the track limits
- Failing to respect flag signals
- Causing a collision
- Forcing another driver off the track
- Illegally preventing a legitimate overtaking manoeuvre
- Illegally impeding another driver during an overtaking attempt

This list is not exhaustive. Other actions may also be deemed unacceptable at the discretion of the Stewards, based on their impact on safety and fair competition.

### 30. BRIEFINGS

#### 30.1. General

30.1.1. The time and location of the meetings will be included in the Supplementary Regulations.

30.1.2. The Promoter or Race Director may convene further meetings during the Competition if they consider them necessary

30.1.3. Non-attendance of the briefings may be reported to the stewards.

#### 30.2. Team Managers

Team managers' meeting co-chaired by the FIA Sporting Delegate, the Race Director and a World Cup representative is to be held before the start of each competition. Attendance of the designated team manager of every competitor (or their designated representative) is mandatory. No more than one person per competitor may attend.

#### 30.3. Drivers

30.3.1. The drivers' briefings, conducted by the Race Director, will take place after the administrative checks. Attendance in person is mandatory for all drivers, who must be accompanied solely by their designated team manager.

30.3.2. Following the briefings, the Race Director will publish the 'Briefing Notes,' which will be considered officials' instructions.

### 31. PRE AND POST RACE MEDIA

All Drivers must make themselves available for interview in an interview zone (the location of which shall be defined in the

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

dans le Règlement Particulier) avant le départ et à la fin de chaque course et discipline. Les interviews peuvent être menées à l'intérieur ou à l'extérieur de la voiture et les pilotes doivent se rendre disponibles pendant au moins dix (10) minutes à la fin de chaque course.

Supplementary Regulations) before the Start and at the end of each race and Discipline. Interviews may be conducted in or out of the Car and Drivers must be available for at least ten (10) minutes at each end of each race.

**PARCOURS/PISTES****32. MARQUAGE DES PARCOURS/PISTES****32.1. Règles de marquage du parcours**

- 32.1.1.** Le parcours doit être balisé comme suit :
- Portes des pistes
  - Le bord gauche de la piste doit être balisé à l'aide de drapeaux rouges numérotés.
  - Le bord droit de la piste doit être marqué à l'aide de drapeaux verts numérotés.
  - La numérotation sur tous les panneaux doit être clairement visible depuis la trajectoire de course et correspondre de manière séquentielle à l'ordre des portes.
  - Les portes doivent être suffisamment espacées pour que chacune soit clairement visible depuis la porte précédente.
  - La largeur d'une porte peut varier en fonction de la largeur de cette partie de la piste.

- 32.1.2.** Des panneaux supplémentaires peuvent être ajoutés pour avertir les pilotes de la présence d'obstacles tels que des sauts, des dénivellés importants, des terrains accidentés ou d'autres dangers. De plus amples détails sur ces panneaux sont fournis à l'Annexe I du présent Règlement.

**32.2. Obligations du pilote**

- 32.2.1.** Au cours de chaque course, les pilotes doivent passer par toutes les portes numérotées dans l'ordre séquentiel.
- 32.2.2.** Le fait de ne pas franchir une porte ou de quitter la piste prescrite peut entraîner une pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs.
- 32.2.3.** Le fait d'entrer en contact avec un repère de porte ne déclenche pas automatiquement une enquête. Cependant, le fait de renverser un repère de porte sera signalé aux Commissaires Sportifs pour examen.
- 32.2.4.** Toute exigence ou spécification supplémentaire relative à la piste sera détaillée dans le Règlement Particulier.

**33. ACCÈS À LA PISTE**

- 33.1.1.** Les pilotes, les concurrents et le personnel des équipes peuvent généralement accéder à la piste (y compris à la zone de la grille de départ) uniquement pendant la reconnaissance du parcours/de la piste (Art. 34).
- 33.1.2.** Toute autre restriction spécifique sera mentionnée dans le Règlement Particulier.
- 33.1.3.** L'accès à la piste par tout moyen de transport motorisé est strictement interdit, sauf pour les pilotes pendant les courses officielles.
- 33.1.4.** Toute mesure de la surface de course, y compris la zone de départ (rugosité de la surface, température, etc.), est interdite.

**DÉROULEMENT DE LA COMPÉTITION****34. RECONNAISSANCES DU PARCOURS/DE LA PISTE**

La compétition comprend des reconnaissances du parcours. Celles-ci doivent être effectuées uniquement à pied, sauf indication contraire du Promoteur ou de la FIA. Le moment, la durée et l'étendue de ces reconnaissances seront précisés dans le Règlement Particulier. En plus des reconnaissances du parcours, les concurrents peuvent inspecter la zone de départ aux moments précisés dans le Règlement Particulier.

**COURSES/TRACKS****32. MARKING OF THE COURSE/TRACKS****32.1. Course Marking Rules**

- 32.1.1.** The course shall be marked as follows:
- Track Gates
  - The left edge of the track shall be marked with numbered red flags.
  - The right edge of the track shall be marked with numbered green flags.
  - Numbering on all signs must be clearly visible from the racing line and correspond sequentially to the gate order.
  - Gates must be placed far enough apart so each one is clearly visible from the previous Gate.
  - The width of a Gate can change depending on how wide that part of the track is.

- 32.1.2.** Extra signs may be added to warn drivers about features like jumps, steep drops, rough ground, or other hazards. More details about these signs are explained in Appendix I of these regulations.

**32.2. Driver's obligations**

- 32.2.1.** During each race, drivers must pass through all numbered gates in the correct sequential order.
- 32.2.2.** Failure to pass through a Gate, or otherwise leaving the prescribed track, may result in a penalty at the discretion of the Stewards.
- 32.2.3.** Making contact with a Gate marker will not automatically trigger an investigation. However, knocking down a Gate marker will be reported to the Stewards for review.

- 32.2.4.** Any additional track requirements or specifications will be detailed in the Supplementary Regulations.

**33. TRACK ACCESS**

- 33.1.1.** Drivers, Competitors and team personnel may usually have access to the track (which includes the starting grid area) only during the Course/Track Walk (Art. 35).
- 33.1.2.** Any other specific limitation will be mentioned in the Supplementary Regulations.
- 33.1.3.** Access to the track by any motorised means of transport is strictly prohibited, except for drivers during official races.
- 33.1.4.** Any kind of measurement of the racing surface, including the starting area (i.e. surface roughness, temperature, etc.), is forbidden.

**RUNNING OF THE COMPETITION****34. COURSE/TRACK WALK**

The Competition shall include Course walks. The Course walks shall be conducted only on foot unless otherwise advised by the Promoter or the FIA. The timing, duration and extent of the Course walks shall be specified in the Supplementary Regulations. In addition to the Course walks, Competitors may inspect the start area at times specified in the Supplementary Regulations.

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
 FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

**35. ESSAIS OBLIGATOIRES**

- 35.1.1.** Les pilotes doivent effectuer au moins un tour complet pendant chaque séance d'essais. Un pilote qui ne satisfait pas à cette exigence peut néanmoins être autorisé à participer à la compétition, à l'appréciation des Commissaires Sportifs.
- 35.1.2.** Une équipe peut demander des tours de familiarisation sur les parcours pour un pilote qui n'a pas participé à une séance d'essais libres. Cette demande, présentée par l'équipe, sera approuvée à la seule appréciation des Commissaires Sportifs.

**36. EXIGENCES GÉNÉRALES DE LA COMPÉTITION**

**36.1. Puissance maximale**

- 36.1.1.** La puissance maximale totale pour chaque discipline sera définie dans le Règlement Particulier.
- 36.1.2.** Dans les disciplines multi-voitures et contre-la-montre, chaque pilote bénéficiera d'un boost de puissance supplémentaire sous la forme d'un « Hyperdrive ». La puissance supplémentaire et la durée pendant laquelle elle sera disponible seront définies dans le Règlement Particulier.
- 36.1.3.** Le pilote 1 peut utiliser l'Hyperdrive entre la ligne de départ et la ligne de limitation de vitesse à l'entrée de la zone de changement. Le pilote 2 peut utiliser l'Hyperdrive entre la fin de la ligne de limitation de vitesse de la zone de changement et la ligne d'arrivée. Pour éviter toute ambiguïté, l'Hyperdrive n'est pas disponible dans la discipline en duel.

**36.2. Super Secteur**

- 36.2.1.** Les disciplines multi-voitures et contre-la-montre comprendront une section définie du parcours qui sera chronométrée, appelée « Super Secteur ». Les détails des Super Secteurs pour les courses multi-voitures et contre-la-montre seront définis dans le Règlement Particulier.
- 36.2.2.** L'équipe dont les pilotes ont réalisé le meilleur temps combiné (le temps combiné est calculé en additionnant les meilleurs temps des deux pilotes de l'équipe lors de n'importe quelle séance comptant pour le Super Secteur) dans le Super Secteur lors de n'importe quelle séance de qualification se verra attribuer deux (2) points de Pool de la Coupe du Monde.
- 36.2.3.** Dans le cas où plusieurs équipes réalisent le même temps combiné dans le secteur, le vainqueur du Super Secteur sera l'équipe dont le pilote a réalisé le temps en premier. Les temps réalisés lors des séances d'essais libres de chaque discipline ne comptent pas pour le Super Secteur.

**36.3. Nomination du pilote 1**

- 36.3.1.** Pendant la compétition (à l'exception des séances d'essais libres), le pilote de sexe masculin et le pilote de sexe féminin de chaque équipe doivent être désignés comme pilote 1 le même nombre de fois au cours de la compétition.
- 36.3.2.** Si une équipe participe à un nombre impair de disciplines, ni le pilote de sexe masculin ni le pilote de sexe féminin de chaque équipe ne peuvent être désignés comme pilote 1 plus d'une (1) fois de plus que l'autre.
- 36.3.3.** Si une séance n'a pas lieu (par exemple, en raison d'une annulation), les désignations initiales concernant le pilote et les séances pour lesquelles il a été désigné continuent de s'appliquer.

**36.3.4.** Une équipe est tenue de désigner son pilote 1 auprès du secrétaire des Commissaires Sportifs au plus tard à 20h00, heure locale, la veille du début de chaque discipline.

**36.4. Contrôle STOP**

- 36.4.1.** À une distance sûre après la ligne d'arrivée, il y aura un contrôle STOP où les pilotes devront arrêter leur voiture.
- 36.4.2.** Avant de quitter le contrôle STOP, les équipes doivent suivre les

**35. COMPULSORY PRACTICE**

- 35.1.1.** Drivers must complete at least one full lap during any Practice session. A driver who fails to meet this requirement may still be permitted to participate in the competition, subject to the discretion of the Stewards.
- 35.1.2.** A Team may request familiarisation laps on the Courses for a Driver who has not taken part in a Free Practice session, that shall, on application by the Team, be approved at the stewards' sole discretion.

**36. GENERAL COMPETITION REQUIREMENTS**

**36.1. Maximum Power Output**

- 36.1.1.** The maximum total power output for each Discipline will be defined in the Supplementary Regulations.
- 36.1.2.** In the Multi-Car and Time Trial Disciplines, each Driver shall receive an extra boost of power in the form of 'Hyperdrive'. The amount of additional power, the length of time the power is accessible, shall be defined in the Supplementary Regulations.
- 36.1.3.** Driver 1 may use Hyperdrive between the Start Line and the speed limit line at the entrance to the Switch Zone. Driver 2 may use Hyperdrive between the end of the Switch Zone speed limit line and the Finish Line. For the avoidance of doubt, Hyperdrive shall not be available in the Head-to-Head Discipline.

**36.2. Super Sector**

- 36.2.1.** The Multi-Car and Time Trial Disciplines shall include a defined section of the course which shall be timed, called the "Super Sector". The details of the Super Sectors for the Multi-Car races and Time Trials shall be defined in the Supplementary Regulations.
- 36.2.2.** The Team whose Drivers set the fastest combined time (combined time is calculated by adding the fastest times of both Team Drivers from any session that counts towards the Super Sector) in the Super Sector during any qualifying sessions, shall be awarded two (2) World Cup Pool points.

**36.2.3.** In the case of multiple Teams setting the same combined sector time, the winner of the Super Sector shall be the Team whose Driver set the time first. Times set in the Free Practice sessions of each Discipline shall not count towards the Super Sector.

**36.3. Nomination of Driver 1**

- 36.3.1.** During the Competition, (excluding any Free Practice sessions), the male Driver and female Driver of each Team must each be nominated as Driver 1 the same number of times in the Competition.
- 36.3.2.** If a Team participates in an uneven number of Disciplines, neither the male Driver nor the female Driver of each Team may be nominated as Driver 1 more than one (1) time more than the other.
- 36.3.3.** If a session does not take place (for example, due to a cancelled session), the original nominations remain in place between the Driver and each session they were nominated.

**36.3.4.** A Team is required to nominate its Driver 1 to the Secretary of the Stewards no later than 20.00 local time the day before each Discipline commences.

**36.4. STOP Control**

- 36.4.1.** At a safe distance after the Finish Line, there shall be a STOP Control where Drivers must stop their Car.
- 36.4.2.** Before leaving the STOP Control, the Teams must follow the Return

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

procédures de retour au paddock stipulées dans l'Annexe X. Le non-respect des procédures de retour au paddock stipulées dans l'Annexe X peut entraîner le renvoi de l'affaire devant les Commissaires Sportifs.

to Paddock procedures as stipulated in Appendix X. Failure to follow the Return to Paddock procedures in Appendix X may result in the matter being referred to the Stewards.

**37. PROCÉDURES DE DÉPART****37.1. Généralités**

**37.1.1.** Toutes les disciplines commencent par un départ arrêté.

**37.1.2.** Le départ de chaque discipline est pris par le pilote n° 1 de chaque équipe et suit la procédure de départ indiquée dans le Règlement Particulier ou dans les notes du briefing des pilotes du Directeur d'Épreuve.

**37.1.3.** Si un pilote n'est pas en mesure de participer à sa course (manche), il doit en informer le Responsable des relations avec les concurrents avant le départ de la première course de sa catégorie. Le non-respect de cette obligation sera signalé aux Commissaires Sportifs.

**37.2. Départs**

**37.2.1.** Les officiels doivent s'assurer que toutes les voitures sont correctement positionnées sur la grille de départ.

**37.2.2.** Les pilotes doivent se conformer à toutes les instructions données par les officiels lorsqu'ils prennent leur place sur la grille de départ.

**37.2.3.** Les essais de départ sont interdits à tout moment de la procédure de départ.

**37.2.4.** L'officiel désigné pour le départ montrera le panneau « prêt à courir ». Si le départ est retardé pendant une période prolongée, l'officiel affichera le panneau « START DE-LAYED (DÉPART RETARDÉ) ».

**37.2.5.** La séquence des feux de départ doit être clairement visible depuis le siège du pilote et peut être affichée sous la forme d'un système de feux séquentiels. La séquence et les procédures des feux de départ doivent être décrites dans les notes du briefing des pilotes.

**37.2.6.** Si un pilote a besoin d'aide après le début de la procédure de séquence lumineuse de départ, il/elle doit lever le bras ou ouvrir la portière de la voiture, et la procédure de départ doit être interrompue. Si le Directeur d'Épreuve décide que le départ doit être retardé, le commissaire préposé au départ doit annuler le départ de la course en affichant un panneau indiquant « START DELAYED (DÉPART RETARDÉ) ».

**37.2.7.** Après cela, le départ sera donné lorsque le feu vert sera allumé.

**37.2.8.** Une voiture est considérée comme ayant pris le départ de la course dès qu'elle a franchi la ligne de départ, après un départ réussi et par ses propres moyens.

**37.2.9.** Le chronométrage sera effectué à l'aide d'un système de chronométrage GPS de haute précision, à au moins un dixième de seconde près.

**37.2.10.** Un transpondeur GPS sera utilisé, installé sur le toit de la voiture. Les concurrents doivent se procurer leur propre transpondeur.

**37.2.11.** Toute voiture qui ne démarre pas depuis la ligne de départ (en franchissant la ligne de départ) dans les cinquante (50) secondes suivant le signal de départ sera considérée comme ayant abandonné et immédiatement déplacée vers un endroit sûr.

**37.2.12.** Tout pilote refusant de prendre le départ d'une course à l'heure prévue sera signalé aux Commissaires Sportifs, que la course ait lieu ou non.

**37.3. Faux départs**

**37.3.1.** Un système automatisé de détection des faux départs sera mis en place. Le système détectera si la voiture bouge avant que le feu vert ne soit donné.

**37. START PROCEDURES****37.1. General**

**37.1.1.** All Disciplines commence from a standing start.

**37.1.2.** The Start of every Discipline shall be taken by each Team's Driver 1 and shall follow the starting procedure indicated in the Supplementary Regulations or Race Director's drivers briefing notes.

**37.1.3.** If a driver is unable to participate in their race (heat), they must notify the Competitors' Liaison Officer (CLO) before the start of the first race in their category. Failure to provide this information will be reported to the Stewards.

**37.2. Starts**

**37.2.1.** The Officials shall ensure that all Cars are correctly positioned on the starting grid.

**37.2.2.** Drivers shall comply with all instructions given by the Officials when taking their positions on the starting grid.

**37.2.3.** Practice starts are forbidden during any point of the Start procedure.

**37.2.4.** The designated official for the start will show the "ready to race" sign. If the start is delayed for an extended period, the official will display the "START DELAYED" board.

**37.2.5.** The start light sequence procedure shall be clearly visible from the Driver's seat and may be displayed as a sequential light system. The start light sequence and procedures shall be described in the drivers briefing notes.

**37.2.6.** If a Driver needs assistance after the start light sequence procedure has begun, they shall lift their arm or open the Car door, and the start procedure shall be stopped. If the Race Director decides the Start should be delayed, the starting marshal shall abort the Start of the race by showing a panel indicating "START DELAYED".

**37.2.7.** After this, the start will be given when the green light is switched on.

**37.2.8.** A Car shall be considered to have started the race once it has crossed its Start Line, following the successful start and under its own power.

**37.2.9.** Timing will be by a GPS-based timing system high accuracy, to one tenth of a second at least.

**37.2.10.** A GPS transponder will be used, installed on the roof of the car. The Competitors must procure their own transponder.

**37.2.11.** Any Car not starting from the Start Line (crossing the Start Line) within fifty (50) seconds after the Start signal shall be considered as retired and immediately removed to a safe place.

**37.2.12.** Any Drivers refusing to start a race at the time allocated shall be reported to the stewards, whether the race is run or not.

**37.3. False starts**

**37.3.1.** An automated system for detecting false starts will in place. The System will detect if the car moves before the green light signal is given.

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

- 37.3.2.** Si le système en question ne permet pas d'identifier formellement la voiture à l'origine du faux départ, il sera doublé par les caméras vidéo positionnées de façon à filmer l'avant des voitures placées sur la même ligne. Un feu vert de rappel sera disposé en face de la caméra. Les images seront enregistrées, avec l'indication de l'heure, et elles pourront être visionnées au ralenti.
- 37.3.2.** If the false start system cannot fully identify which car has caused a false start, it will be backed up by video cameras positioned to film the front of the cars situated on the same line. A repeat of the green light will be placed opposite the camera. The video will be recorded with the time overlaid and must be capable of being viewed in slow motion.
- 37.3.3.** Nonobstant le système ci-dessus, des juges de fait seront désignés pour déterminer les faux départs.
- 37.3.3.** Notwithstanding the above system, Judges of Fact shall be appointed to determine false starts.
- 37.3.4.** Un faux départ sera déclaré si une voiture bouge de sa position de départ avant que le feu vert ne soit allumé.
- 37.3.4.** A false start will be declared if a car moves from its start position before the green light is switched on.
- 37.3.5.** Un faux départ sera sanctionné par le Directeur d'Épreuve comme suit :
- 37.3.5.** A false start shall be penalised by the Race Director as follows:
- 1ère infraction : Pénalité de 20 secondes
  - 2e infraction : Pénalité de 60 secondes
  - Infractions supplémentaires : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.
  - 1st offence: 20 second time penalty
  - 2nd offence: 60 second time penalty
  - Further offences: at the stewards' discretion.
- 37.3.6.** Ces pénalités n'empêchent pas les Commissaires Sportifs d'imposer des pénalités supplémentaires plus lourdes s'ils le jugent approprié.
- 37.3.6.** These penalties do not prevent the stewards from imposing heavier additional penalties if they deem it appropriate.
- 37.3.7.** Pour le calcul du temps, l'heure de départ réelle doit être utilisée, c'est-à-dire l'heure à laquelle le feu vert s'allume.
- 37.3.7.** For the time calculation the actual start time must be used, that being the time at which the green light is switched on.
- 38. ZONE DE CHANGEMENT**
- 38. SWITCH ZONE**
- 38.1. Généralités**
- 38.1. General**
- 38.1.1.** Une fois le départ pris, le pilote 1 doit effectuer un nombre donné de tours de la course multi-voitures ou un nombre donné de tours de la course contre-la-montre, comme spécifié dans le Règlement Particulier, qui prendra fin une fois que la voiture aura atteint la zone de changement désignée. Pour éviter toute ambiguïté, la discipline en duel n'inclura pas d'arrêt dans la zone de changement.
- 38.1.1.** Once the Start is taken, Driver 1 must complete a given number of laps of the Multi-Car Course or a given number of laps of the Time Trial Course, as specified in the Supplementary Regulations, that shall end once the Car has reached its designated Switch Zone area. For the avoidance of doubt, the Head-to-Head Discipline will not include a Switch Zone stop.
- 38.1.2.** Le changement de pilote doit être effectué dans la zone de changement. La limite de vitesse dans la zone de changement sera définie dans le Règlement Particulier.
- 38.1.2.** The Driver Switch must be carried out in the Switch Zone. The speed limit in the Switch Zone will be defined in the Supplementary Regulations.
- 38.1.3.** Aucun changement de pilote ni aucune intervention sur la voiture de quelque nature que ce soit ne sont autorisés tant que celle-ci n'est pas complètement à l'arrêt et entièrement positionnée dans le périmètre de la zone de changement désignée de l'équipe, et que le pilote 1 n'a pas engagé la position neutre (« N »), comme confirmé par l'allumage des feux clignotants extérieurs. Tant que ces conditions ne sont pas pleinement remplies, il est strictement interdit de détacher, desserrer ou retirer les ceintures de sécurité, les filets de sécurité ou les sangles du casque, ou de déconnecter le connecteur radio du casque.
- 38.1.3.** No Driver Switch or any work of any nature shall be permitted on the Car until such time as the Car has come to a complete stop and is positioned wholly within the perimeter of the Team's designated Switch Bay, and Driver 1 has engaged the neutral ("N") position, as confirmed by the illumination of the external flashing lights. Until these conditions have been fully satisfied, it is strictly prohibited to unfasten, loosen, or remove any safety belts, safety nets, or helmet straps, or to disconnect the helmet radio connector.
- 38.1.4.** Le périmètre de la zone de changement désignée de l'équipe est défini à l'Annexe V.
- 38.1.4.** The perimeter of the Team's designated Switch Bay is defined in Appendix V.
- 38.2. Procédure de changement de pilote**
- 38.2. Driver Switch Procedure**
- 38.2.1.** Pendant la procédure de changement de pilote, seuls les deux pilotes et un maximum de six (6) membres de l'équipe sont autorisés à entrer dans le périmètre de la zone de changement de pilote de l'équipe pour effectuer des opérations. Aucun membre du personnel de l'équipe ne peut pénétrer dans la zone côté voiture de la barrière tant que les conditions de l'Article 38.1.3 ne sont pas remplies et que les voyants de sécurité n'indiquent pas que la voiture ne présente aucun danger.
- 38.2.1.** During the Driver Switch procedure, only the two Drivers and a maximum of six (6) Team members are permitted within the perimeter of the Team's Switch Bay to carry out any operations. No Team personnel may enter the car side of the barrier until the conditions of Article 38.1.3 have been satisfied and the safety lights indicate a safe state.
- 38.2.2.** Tous les autres membres du personnel de l'équipe doivent toujours rester du côté de la barrière de la zone de changement qui n'est pas côté voiture et ne sont pas autorisés à participer au changement de pilote. Aux fins de l'article, le chronométrage de l'arrêt et la communication avec les deux pilotes ou les six (6) membres autorisés de l'équipe ne sont pas considérés comme une participation.
- 38.2.2.** All other Team personnel must always remain on the non-car side of the Switch Bay barrier and are prohibited from participating in the Driver Switch. For the purposes of this Article, timing the stop and communicating with the two Drivers or the six (6) authorized Team members shall not be considered participation.
- 38.2.3.** Pendant la procédure de changement de pilote, seules les
- 38.2.3.** During the Driver Switch procedure, only safety measure

**RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025**  
**FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025**

opérations de sécurité peuvent être effectuées, notamment le nettoyage du véhicule ou du pare-brise à l'eau, le changement d'une roue en cas de crevaison, le remplacement ou la réparation d'une porte cassée ou manquante ou la réparation d'une carrosserie détériorée.

operations may be carried out including cleaning the vehicle or the windscreen with the use of water, changing a wheel in the event of a punctured tyre, replacing or repairing a broken or missing door or repair to loose bodywork.

**38.2.4.** Seuls les outils et équipements définis dans le Règlement Particulier peuvent être utilisés pour ces opérations.

**38.2.4.** Only tools and equipment as defined in the Supplementary Regulations may be used for such operations.

**38.2.5.** Les équipes sont responsables de la vérification et du réglage de la pression des pneus que le Promoteur ou son fournisseur de pneus désigné peut transporter vers la zone de changement.

**38.2.5.** Teams are responsible for checking and adjusting the pressures of any tyres the Promoter or its appointed tyre supplier may transport to the Switch Zone.

**38.2.6.** Des râtaux et des cales seront fournis par le Promoteur. Les râtaux peuvent être utilisés pour nettoyer la zone de changement avant le début de la procédure de départ. Les cales peuvent être utilisées pendant le changement de pilote.

**38.2.6.** Rakes and chocks will be provided by the Promoter. Rakes may be used to groom the Switch Bay area before the start light procedure begins. Chocks may be used during the Driver change.

**38.2.7.** La voiture ne doit pas être déplacée de la position neutre (« N ») à la position de conduite (« D ») (comme indiqué par les voyants lumineux externes fixes) tant que toutes les conditions suivantes ne sont pas remplies :

**38.2.7.** The Car must not be moved from the neutral ("N") position into the drive ("D") position (as indicated by solid external lights) until all the following conditions are met:

- a) Le pilote 2 s'est conformé à toutes les exigences de sécurité applicables énoncées à l'Annexe L du Code.
- b) Le pilote 2 est correctement assis dans la voiture et a bouclé et serré toutes les ceintures de sécurité, le filet de sécurité et les sangles du casque.
- c) Le connecteur radio du casque a été reconnecté.
- d) Tout délai minimum pour la procédure de changement de pilote spécifié dans le Règlement Particulier s'est écoulé.
- e) Le pilote 1, tout le personnel de l'équipe et tous les outils ou équipements (à l'exception d'une cale) se trouvent à l'extérieur du périmètre de la zone de changement de pilote.

- a) Driver 2 has complied with all applicable safety requirements set out in Appendix L of the Code.
- b) Driver 2 is properly seated in the Car and has fastened and tightened all safety belts, the safety net, and helmet straps.
- c) The helmet radio connector has been re-attached.
- d) Any minimum Driver Switch procedure time specified in the Supplementary Regulations has elapsed.
- e) Driver 1, all Team personnel, and all tools or equipment (with the exception of a chock) are outside the Switch Bay perimeter.

**38.2.8.** Toute cale restant dans la zone de changement de pilote après la sortie de la voiture doit être retirée immédiatement après la fin de la procédure de changement de pilote.

**38.2.8.** Any chock remaining in the Switch Bay after the Car has exited must be removed immediately following completion of the Driver Switch procedure.

**38.2.9.** Dans les courses où plus d'un tour est effectué par pilote, si un concurrent doit effectuer un arrêt technique dans la zone de changement de pilote lors d'un tour qui n'est pas désigné pour le changement de pilote, le pilote restant doit suivre les procédures établies par le Centre de Commande conformément à l'Article 38.4.

**38.2.9.** In races where more than one lap is completed per Driver, if a Competitor requires a technical stop in the Switch Bay on a lap that is not designated for the Driver Switch, the remaining Driver must follow the procedures established by the Command Centre in accordance with Article 38.4.

### **38.3. Mesures de sécurité**

### **38.3. Safety measures**

**38.3.1.** En quittant la zone de changement de pilote de son équipe, si un pilote constate que le dispositif RFT, les ceintures de sécurité, le filet de sécurité ou le connecteur radio du casque ne sont pas correctement installés, il doit s'arrêter sur le parcours pour rectifier le problème. Le pilote ne doit arrêter la voiture qu'à un endroit qui ne gêne pas les autres voitures et ne présente aucun danger pour les autres concurrents.

**38.3.1.** On leaving a Team's Switch Bay, should a Driver become aware that the FHR device, safety belts, safety net or helmet radio connector are not fitted correctly, they must stop on the Course to rectify the issue. The Driver shall stop the Car only in a place that does not impede any other Cars and does not cause a danger to other Competitors.

**38.3.2.** Les voitures ne doivent pas quitter le stand de manière à mettre en danger le personnel ou un autre pilote. Toute voiture jugée dangereuse peut être signalée aux Commissaires Sportifs.

**38.3.2.** Cars must not be released from a Switch Bay in a way that could endanger any personnel or another Driver. Any car deemed to have been released in an unsafe condition, the matter may be reported to the stewards.

### **38.4. Centre de Commande**

### **38.4. Command Centre**

**38.4.1.** Un Centre de Commande doit être situé à proximité des zones de changement.

**38.4.1.** There shall be a Command Centre located near the Switch Bays.

**38.4.2.** Au moins trois (3) représentants de chaque équipe, dont un ingénieur de course, un pilote et un représentant de l'équipe (qui peut être le Team Principal ou une tierce partie désignée, telle qu'une célébrité), doivent être présents simultanément au Centre de Commande.

**38.4.2.** A minimum of three (3) representatives for each Team, including one race engineer, one Driver and one Team representative (may be the Team Principal or a nominated third party such as a celebrity), must be present at the Command Centre at the same time.

**38.4.3.** La durée minimale de présence de l'ingénieur de course et du pilote de chaque équipe au Centre de Commande doit être comprise entre le début de la procédure de départ de la course (pour chacune des qualifications, les contre-la-montre et la finale de la Coupe du Monde auxquels l'équipe participe) et la fin de l'interview télévisée d'après-course.

**38.4.3.** The minimum period of stay of each Team's race engineer and Driver at the Command Centre shall, be from the beginning of the race Start procedure (for each of the Qualifying, Time Trials and World Cup Final in which the Team competes) until the end of the post-race TV interview.

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
 FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

- 38.4.4.** Les pilotes ne sont pas tenus d'être présents au Centre de Commande pendant la discipline en duel. **38.4.4.** Drivers are not required to be present in the Command Centre during the Head-to-Head Discipline.
- 38.4.5.** Nonobstant l'Article 38.4.4, le pilote 2 doit être présent au Centre de Commande avant le début de chaque discipline et peut le quitter pour se rendre à la zone de changement désignée de l'équipe à l'heure spécifiée dans le Règlement Particulier. **38.4.5.** Notwithstanding Article 38.4.4, Driver 2 must be present in the Command Centre prior to the start of each Discipline and may leave to proceed to the Team's designated Switch Bay at the time specified in the Supplementary Regulations.
- 38.4.6.** Une fois la procédure de changement de pilote terminée, le pilote 1 doit se rendre au Centre de Commande et y rester jusqu'à la fin de l'interview télévisée d'après-course. **38.4.6.** After the Driver Switch procedure is finished, Driver 1 must go to the Command Centre and remain there until the end of the post-race TV interview.

### 39. COMPÉTITION CONTRE-LA-MONTRE

#### 39.1. Ordre de départ

- 39.1.1.** L'ordre de départ pour les essais libres contre-la-montre et pour les épreuves contre-la-montre sera déterminé par un tirage au sort effectué en présence d'au moins un membre de chaque équipe (qui doit être présent) et d'au moins un Commissaire Sportif.
- 39.1.2.** L'ordre de départ pour la deuxième séance contre-la-montre sera l'inverse du classement obtenu lors de la première séance.
- 39.1.3.** Le lieu et l'heure du tirage au sort pour les essais libres contre-la-montre seront précisés dans le Règlement Particulier.

#### 39.2. Compétition

- 39.2.1.** Les contre-la-montre comprendront le contre-la-montre 1 et le contre-la-montre 2.
- 39.2.2.** Le contre-la-montre doit respecter les règles énoncées à l'Article 37 et suivants.
- 39.2.3.** Une fois que les pilotes de l'équipe ont terminé l'épreuve contre-la-montre, leurs temps sont additionnés pour obtenir le temps total de l'équipe pour cette épreuve. Les temps totaux de l'épreuve contre-la-montre 1 et de l'épreuve contre-la-montre 2 sont ensuite additionnés. L'équipe ayant obtenu le meilleur temps combiné sur les deux épreuves contre-la-montre est classée première dans les résultats finaux de l'épreuve contre-la-montre.
- 39.2.4.** Si deux équipes ou plus ont le même temps combiné, l'équipe ayant réalisé le meilleur temps dans le Super Secteur sera classée devant.
- 39.2.5.** Si une équipe n'est pas en mesure de prendre le départ d'une des épreuves contre-la-montre, elle ne sera pas classée dans cette épreuve.

#### 39.3. Points de Pool

- 39.3.1.** Après le contre-la-montre, les points de Pool de la Coupe du Monde seront attribués à chaque pilote et équipe comme suit :

1er	10 points
2e	9 points
3e	8 points
4e	7 points
5e	6 points
6e	5 points
7e	4 points
8e	3 points

### 40. COMPÉTITION EN DUEL

#### 40.1. Définition générale

- 40.1.1.** Aux fins du présent Règlement, une séance en duel consiste en une série de courses au cours desquelles deux (2) équipes s'affrontent directement sur un parcours point à point, qui se termine par une finale.
- 40.1.2.** Le tirage au sort et l'ordre de départ pour les courses en duel des manches 1 et 2 sont déterminés par un tirage au sort effectué en présence d'au moins un (1) représentant de chaque équipe, dont la présence est obligatoire, et d'au moins un (1) Commissaire Sportif. Les résultats du tirage au sort sont définitifs et contraignants

### 39. TIME TRIALS COMPETITION

#### 39.1. Start order

- 39.1.1.** The start orders for the Time Trial free practice and for the Time Trials will be determined by a lottery draw carried out in the presence of at least one member from each Team (who must attend) and at least one steward.
- 39.1.2.** The starting order for Time Trial 2 shall be the reverse of the classification results from Time Trial 1.
- 39.1.3.** The place and time of the Time Trial free practice lottery draw shall be detailed in the Supplementary Regulations.

#### 39.2. Competition

- 39.2.1.** The Time Trials will comprise Time Trial 1 and Time Trial 2.
- 39.2.2.** The Time Trial shall follow the regulations as laid out in in Art. 37 et seq.
- 39.2.3.** After the Drivers of the team have finished the Time Trial, their time is added to get the Team's total time for that Time Trial. The total times from Time Trial 1 and Time Trial 2 are then added together. The Team with the fastest combined time across both Time Trials is ranked first in the final Time Trial results.
- 39.2.4.** Should two or more Teams have the same combined times, the Team with the fastest Super Sector time will be classified ahead.
- 39.2.5.** If a Team is unable to take the start of one of the Time Trials, they shall not be classified in that Time Trial.

#### 39.3. Pool Points

- 39.3.1.** After the Time Trial, World Cup Pool points for each of the Drivers and Teams shall be awarded as follows:

1st	10 points
2nd	9 points
3rd	8 points
4th	7 points
5th	6 points
6th	5 points
7th	4 points
8th	3 points

### 40. HEAD-TO-HEAD COMPETITION

#### 40.1. General Definition

- 40.1.1.** For the purposes of these Regulations, a Head-to-Head session shall consist of a series of races in which two (2) Teams compete directly against each other on a point-to-point Course, culminating in a Final.
- 40.1.2.** The draw and running order for the Head-to-Head race in Rounds 1 and 2 shall be determined by a lottery conducted in the presence of at least one (1) representative from each Team, whose attendance is mandatory, and at least one (1) Steward. The results of the lottery shall be final and binding on all Teams.

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

pour toutes les équipes.

**40.1.3.** Une (1) manche en duel sera organisée : manche 1.

**40.1.3.** One (1) Head-to-Head Round shall be held: Round 1.

**40.1.4.** Le format et la structure de la compétition en duel seront les suivants :

**40.1.4.** The format and structure of Head-to-Head competition shall be as follows:

- a) Une (1) séance avec seize (16) courses.
- b) Chaque équipe participe à quatre (4) courses.
- c) Deux (2) demi-finales.
- d) Une (1) finale.

- a) One (1) session with sixteen (16) races.
- b) Each Team participates in four (4) races.
- c) Two (2) Semi-Finals.
- d) One (1) Final

#### 40.2. Compétition

#### 40.2. Competition

**40.2.1.** Chaque course en duel doit respecter les règles énoncées à l'Article 37 et suivants.

**40.2.1.** Each Head-to-Head race shall follow the regulations as laid out in Art. 37 et seq.

**40.2.2.** Pour chaque course, des points sont attribués aux pilotes et aux équipes selon le classement intermédiaire :

**40.2.2.** For each race, points shall be allocated to Drivers and Teams according to the intermediate point classification:

Victoire en course: 5 points  
Défaite en course dans les 105 % du temps du vainqueur: 3 points  
Défaite en course au-delà des 105 % du temps du vainqueur: 2 points

Race win: 5 points  
Race loss within 105% of the winner's time: 3 points  
Race loss outside 105% of the winner's time: 2 points

**40.2.3.** À l'issue des seize (16) courses, les quatre (4) équipes ayant obtenu le plus de points au classement intermédiaire se qualifient pour les demi-finales en duel. Le tirage au sort des équipes et l'attribution des couloirs se déroulent conformément à l'Annexe XI.

**40.2.3.** Upon completion of all sixteen (16) races, the four (4) Teams with the highest points in the Intermediate Points Classification shall advance to the Head-to-Head Semi-Finals. The Team draw and lane allocation shall be conducted in accordance with Appendix XI.

**40.2.4.** En cas d'égalité au classement intermédiaire par points à l'issue de toutes les courses, le classement sera déterminé par l'équipe dont les pilotes de sexe masculin et de sexe féminin ont les meilleurs temps combinés parmi les équipes à égalité.

**40.2.4.** In the event of a tie on the Intermediate Points Classifications after all races have concluded, the ranking shall be determined by the Team whose male and female drivers have the fastest combined race times among the tied Teams.

**40.2.5.** Après les deux (2) demi-finales, les vainqueurs de chaque demi-finale se qualifieront pour la finale. Le choix des couloirs sera déterminé par un tirage au sort entre les deux (2) équipes. Le lieu et l'heure du tirage au sort pour le choix des couloirs de la finale en duel seront précisés dans le Règlement Particulier.

**40.2.5.** After the two (2) Semi Finals have taken place, the winners of each Semi Final will progress to the Final. Lane choice will be decided by a lottery draw between the two (2) Teams. The place and time of the Head-to-Head Final Lane choice lottery draw shall be detailed in the Supplementary Regulations.

**40.2.6.** L'équipe qui aura réalisé les meilleurs temps combinés des pilotes de sexe masculin et de sexe féminin dans chaque course en duel se verra attribuer deux (2) points de Pool pour la Coupe du Monde.

**40.2.6.** The Team that sets the fastest combined race times of the male and female drivers in each Head-to-Head race, will be awarded two (2) World Cup Pool points.

**40.2.7.** Si une équipe n'est pas en mesure de prendre le départ d'une course en duel, elle ne marquera aucun point au classement intermédiaire pour cette course. L'équipe contre laquelle elle devait courir devra tout de même terminer la course dans le délai maximum stipulé (qui sera défini dans le Règlement Particulier) pour remporter la victoire et 5 points au classement intermédiaire. Si l'équipe termine la course en dépassant le temps limite maximal fixé, mais dans les 105 % de ce temps limite, elle se verra attribuer 3 points au classement intermédiaire. Si l'équipe termine la course en dépassant les 105 % du temps limite maximal fixé, elle se verra attribuer 2 points au classement intermédiaire.

**40.2.7.** If a Team is unable to start a Head-to-Head race, they will not score any Intermediate Classification points for that race. The Team they were due to race against must still complete the race within a Stipulated Maximum Time Limit (which will be defined in the Supplementary Regulations), to be awarded the race win and 5 Intermediate Classification points. If the Team completes the time outside of the Stipulated Maximum Time Limit but within 105% of the Stipulated Maximum Time Limit it will be awarded 3 Intermediate Classification points, and if the Team completes the time outside of 105% of the Stipulated Maximum Time Limit it will be awarded 2 Intermediate Classification points.

**40.2.8.** L'équipe qui réalise le meilleur temps (y compris les éventuelles pénalités de temps) lors de la finale sera le vainqueur de cette compétition en duel.

**40.2.8.** The Team which sets the fastest time (including possible time penalties) in the Final will be the winner of that Head-to-Head Competition.

#### 40.3. Points de Pool

#### 40.3. Pool Points

**40.3.1.** Après la finale en duel, les points de Pool pour la Coupe du Monde pour les pilotes et les équipes seront attribués comme suit :

**40.3.1.** After the Head-to-Head Final, World Cup Pool points for the Drivers and Teams shall be awarded as follows:

1er	10 points	Vainqueur de la finale
2e	9 points	Finaliste de la finale
3e	8 points	Finaliste de la demi-finale avec les meilleurs temps combinés
4e	7 points	Finaliste de la demi-finale avec les moins bons temps combinés

1st	10 points	Winner of the Final
2nd	9 points	Runner-up in the Final
3rd	8 points	Runner up in the Semi Final with the faster combined race times
4th	7 points	Runner up in the Semi Final with the slower combined race times

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

5e	6 points	5e place au classement intermédiaire
6e	5 points	6e place au classement intermédiaire
7e	4 points	7e place au classement intermédiaire
8e	3 points	8e place au classement intermédiaire

5th	6 points	5th place in the Intermediate Classification table
6th	5 points	6th place in the Intermediate Classification table
7th	4 points	7th place in the Intermediate Classification table
8th	3 points	8th place in the Intermediate Classification table

**41. QUALIFICATIONS DISCIPLINE MULTI-VOITURES****41.1. Général**

**41.1.1.** Il y aura deux manches de qualification avant la finale de la Coupe du Monde. Ces manches de qualification compteront pour les points de Pool de la Coupe du Monde sur la même base que les points définis à l'Article 41.3.2.

**41.1.2.** Chaque manche de qualification comprendra deux (2) courses.

**41.2. Positions de départ**

**41.2.1.** Les positions de départ pour les qualifications seront déterminées par tirage au sort effectué en présence d'au moins un membre de chaque équipe et d'au moins un Commissaire Sportif. Toutes les procédures du tirage au sort seront précisées dans le Règlement Particulier.

**41.2.2.** Le numéro tiré au sort lors des tirages au sort de qualification déterminera ce qui suit :

Numéro tiré	Qualifications 1	Qualifications 2
1	Pick 1 Q1 race 1	Pick 4 Q2 race 1
2	Pick 2 Q1 race 1	Pick 3 Q2 race 2
3	Pick 3 Q1 race 1	Pick 2 Q2 race 1
4	Pick 4 Q1 race 1	Pick 1 Q2 race 2
5	Pick 1 Q1 race 2	Pick 4 Q2 race 2
6	Pick 2 Q1 race 2	Pick 3 Q2 race 1
7	Pick 3 Q1 race 2	Pick 2 Q2 race 2
8	Pick 4 Q1 race 2	Pick 1 Q2 race 1

**41.3. Points de Pool**

**41.3.1.** Si un pilote n'est pas en mesure de participer à sa course de qualification, il ne sera pas classé dans cette course et ne recevra aucun point de Pool de la Coupe du Monde.

**41.3.2.** Les points de Pool de la Coupe du Monde seront également attribués en fonction des positions finales de chaque équipe dans le classement de chaque qualification. Un point de Pool de la Coupe du Monde sera également attribué au vainqueur de chaque course de qualification.

Les points de Pool de la Coupe du Monde seront attribués pour chaque qualification comme suit :

1er 10 points

2e 8 points

3e 6 points

4e 4 points

et pour chaque vainqueur de course

1 point de Pool de la Coupe du Monde

**42. FINALE DE LA COUPE DU MONDE (COURSE MULTI-VOITURES)**

**42.1.1.** Les positions sur la grille de départ de la finale de la Coupe du Monde seront déterminées par le classement des points de Pool de la Coupe du Monde, en tenant compte des résultats des

**41. MULTI-CAR DISCIPLINE QUALIFYING****41.1. General**

**41.1.1.** There shall be two Qualifying rounds before the World Cup Final. These Qualifying rounds will count towards World Cup Pool points on the same basis as the points defined in Article 41.3.2.

**41.1.2.** Each Qualifying round shall consist of two (2) races.

**41.2. Start Positions**

**41.2.1.** The starting positions for Qualifying, shall be determined by a Qualifying lottery draw carried out in the presence of at least one member from each Team and at least one Steward. All proceedings of the Qualifying lottery draw shall be detailed in the Supplementary Regulations.

**41.2.2.** The number drawn in the Qualifying lottery draw shall determine the following:

Number drawn	Qualifying 1	Qualifying 2
1	Pick 1 Q1 race 1	Pick 4 Q2 race 1
2	Pick 2 Q1 race 1	Pick 3 Q2 race 2
3	Pick 3 Q1 race 1	Pick 2 Q2 race 1
4	Pick 4 Q1 race 1	Pick 1 Q2 race 2
5	Pick 1 Q1 race 2	Pick 4 Q2 race 2
6	Pick 2 Q1 race 2	Pick 3 Q2 race 1
7	Pick 3 Q1 race 2	Pick 2 Q2 race 2
8	Pick 4 Q1 race 2	Pick 1 Q2 race 1

**41.3. Pool Points**

**41.3.1.** Should a Driver be unable to take part in their Qualifying race, they will not be classified in that Race or receive any World Cup Pool points.

**41.3.2.** World Cup Pool points shall also be awarded based upon the finishing positions of each Team in the classification of each Qualifying. One World Cup Pool point shall also be awarded to the winner of each Qualifying race.

World Cup Pool points shall be awarded for each Qualifying as follows:

1st 10 points

2nd 8 points

3rd 6 points

4th 4 points

and for each race winner

1 World Cup Pool Point

**42. WORLD CUP FINAL (MULTI-CAR RACE)**

**42.1.1.** Grid positions for the World Cup Final shall be determined by the World Cup Pool points classification, considering results from Qualifying, Time Trial, and Head-to-Head Competitions.

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

qualifications, des contre-la-montre et des compétitions en duel.

**42.1.2.** L'équipe ayant obtenu le plus grand nombre de points de Pool dans le classement de la Coupe du Monde aura le premier choix de position sur la grille, l'équipe classée deuxième choisira ensuite, et ainsi de suite jusqu'à ce que toutes les équipes aient sélectionné leur position sur la grille.

**42.1.3.** La finale de la Coupe du Monde se déroulera conformément aux règles énoncées aux Articles 37 et suivants.

**42.1.4.** Le classement final de la finale de la Coupe du Monde sera déterminé par le temps d'arrivée, y compris les pénalités applicables.

#### 43. INCIDENTS PENDANT LA COMPÉTITION

##### 43.1. Application du règlement par le Directeur d'Épreuve

Tout incident impliquant un ou plusieurs pilotes, constaté par le Directeur d'Épreuve, signalé par les juges de fait ou les commissaires, fera l'objet des pénalités appropriées telles que définies dans le présent Règlement. Le Directeur d'Épreuve est chargé d'appliquer ces pénalités et en informera les pilotes concernés par écrit, la notification étant également publiée sur le tableau d'affichage numérique.

##### 43.2. Enquête sur les incidents

Le Directeur d'Épreuve peut signaler aux Commissaires Sportifs tout incident survenu sur la piste ou toute violation présumée du présent Règlement Sportif XH ou du Code. Après examen, les Commissaires Sportifs ont toute latitude pour décider s'il y a lieu d'ouvrir une enquête. Les Commissaires Sportifs peuvent également enquêter sur un incident qu'ils ont eux-mêmes constaté.

##### 43.3. Obligation de présence après un Incident

Si un Incident fait l'objet d'une enquête par les Commissaires Sportifs, un message informant tous les concurrents du ou des pilotes impliqués sera envoyé via les écrans de chronométrage officiels.

À condition que ce message soit affiché après la fin de la course, le ou les pilotes concernés ne peuvent pas quitter le site sans l'accord des Commissaires Sportifs.

#### 44. PÉNALITÉS

##### 44.1. Liste des pénalités

La liste des pénalités (Annexe XII) sert d'illustration non exhaustive des pénalités potentielles. Les Commissaires Sportifs conservent l'autorité ultime en matière d'imposition des pénalités.

##### 44.2. Amendes

Conformément à l'Article 12.8 du Code Sportif International de la FIA, le paiement des amendes doit être effectué en ligne, dans les 48 heures suivant leur notification, à l'adresse suivante : <https://fiafines.fia.com>. Tout retard dans le paiement peut entraîner une suspension pendant la période où l'amende reste impayée.

#### SIGNALISATION

##### 45. SIGNALISATION PAR DRAPEAUX

La décision de signaler la zone de ralentissement, le drapeau rouge, le drapeau noir et blanc ou le drapeau noir est laissée à l'appréciation du Directeur d'Épreuve ou du Directeur de Course.

##### 45.1. ZONE DE RALENTISSEMENT (drapeau jaune)

**45.1.1.** À la suite d'un incident, la Direction de Course affichera sur les écrans de chronométrage officiels et sur le tableau de bord des voitures le secteur, défini d'un numéro de porte à un autre, désigné comme « zone de ralentissement ».

**45.1.2.** Les équipes doivent informer leur pilote de l'emplacement des zones de ralentissement et de leur annulation.

**45.1.3.** Les voitures qui approchent de la zone de ralentissement doivent se préparer à ralentir jusqu'à la limite de vitesse de la zone de changement, telle que définie dans le Règlement Particulier (ceci sera contrôlé de la même manière que l'entrée dans la zone de changement).

**42.1.2.** The Team ranked first in the World Cup Pool points table shall have the first choice of grid position, the Team ranked second shall choose next, and so on until all Teams have selected their grid positions.

**42.1.3.** The World Cup Final shall be conducted in accordance with the regulations set out in Article 37 et seq.

**42.1.4.** The final classification of the World Cup Final shall be determined by the finishing time, including any applicable penalties.

#### 43. INCIDENTS DURING THE COMPETITION

##### 43.1. Application of the regulations by the Race Director

Any incident involving one or more drivers, as noted by the Race Director, reported by Judges of Fact or marshals, shall be subject to the appropriate penalties as defined in these regulations. The Race Director is responsible for applying these penalties and will notify the concerned drivers in writing, with the notification also published on the Digital Notice Board (DNB).

##### 43.2. Incident investigation

The Race Director may report any on-track incident or alleged breach of these XH Sporting Regulations or the Code to the Stewards. Upon review, it is at the Stewards' discretion to determine whether to initiate an investigation. The Stewards may also investigate an Incident noted by themselves.

##### 43.3. Post-Incident Attendance Requirement

If an Incident is under investigation by the Stewards a message informing all competitors which driver or drivers are involved will be sent using the OMS.

Provided that such a message is displayed after the race has finished the driver or drivers concerned may not leave the venue without the consent of the Stewards.

#### 44. PENALTIES

##### 44.1. List of Penalties

The List of Penalties (Appendix XII) serves as a non-exhaustive illustration of potential penalties. The Stewards retain ultimate authority regarding the imposition of penalties.

##### 44.2. Fines

In accordance with Article 12.8 FIA International Sporting Code, the payment of the fines must be done online, within 48 hours of their notification, at the following address: <https://fiafines.fia.com>. Any delay in making payment may entail Suspension during the period a fine remains unpaid.

#### SIGNALING

##### 45. FLAG SIGNALS

The decision to signal the Slow Zone, the Red Flag, the black and white flag or the black flag is at the discretion of the Race Director or Clerk of the Course.

##### 45.1. SLOW ZONE (Yellow flag)

**45.1.1.** Following the occurrence of an incident, Race Control will display on the official timing screens (OMS) and the in-car dashboard the sector, defined from Gate number to Gate number, designated as the "Slow Zone".

**45.1.2.** The Teams must inform their Driver of the Slow Zone locations and when Slow Zones have been cancelled.

**45.1.3.** Cars approaching the Slow Zone must prepare to slow to the Switch Zone speed limit, as set out in the Supplementary Regulations (this will be policed in the same way as entering the Switch Zone).

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

- 45.1.4.** Avant de franchir la « ligne de chronométrage » de la première porte de la zone de ralentissement, le limiteur de vitesse des stands doit être activé et la voiture doit respecter la limite de vitesse de la zone de changement. Le tableau de bord le confirmera en affichant « Press Pit » ; cela indique que la « ligne de chronométrage » des portes a été franchie.
- 45.1.5.** Les voitures doivent rester dans la limite de vitesse de la zone de changement jusqu'à ce qu'elles franchissent la dernière porte de la zone de ralentissement (indiquée par le tableau de bord affichant « GREEN »), moment auquel la voiture a quitté la zone de ralentissement et peut reprendre la course sans être soumise à la limite de vitesse de la zone de changement.
- 45.1.6.** Pour éviter toute ambiguïté, les dépassements ne sont pas autorisés entre la première et la dernière porte de la zone de ralentissement.
- 45.2. DRAPEAUX ROUGES**
- 45.2.1.** Si la course doit être arrêtée en raison d'un incident grave ou de conditions dangereuses, la Direction de Course affichera le drapeau rouge sur les écrans de chronométrage et le tableau de bord des voitures.
- 45.2.2.** Les dépassements sont interdits et les pilotes doivent se rendre à la zone de changement attribuée ou suivre les instructions du Directeur d'Épreuve.
- 45.2.3.** La vitesse maximale en cas de drapeau rouge est de 30 km/h. Le GPS peut être utilisé pour vérifier le respect de cette règle, et toute infraction doit être signalée aux Commissaires Sportifs.
- 45.2.4.** Une fois que la voiture est arrivée dans la zone de changement et a été placée en position neutre « N », le concurrent peut effectuer les réparations nécessaires, à condition que la limitation du nombre de membres de l'équipe prévue à l'Article 38.2 soit respectée.
- 45.2.5.** Le nouveau départ doit se faire en respectant les « écarts » établis entre les concurrents, sauf instruction contraire du Directeur d'Épreuve. Les écarts doivent être déterminés à la dernière porte franchie par toutes les voitures avant la mise en place des conditions de drapeau rouge.
- 45.2.6.** Une fois que l'incident ayant provoqué le drapeau rouge a été résolu, les concurrents doivent suivre les instructions de la Direction de Course et se déplacer de la zone de changement à la zone de départ pour se préparer pour le nouveau départ.
- 45.2.7.** Les voitures s'aligneront dans la zone de départ pour le nouveau départ dans les mêmes positions de grille que celles publiées au départ de la session de course, à l'exception de la finale de la Coupe du Monde, où les voitures s'aligneront dans l'ordre dans lequel elles étaient classées au moment du drapeau rouge.
- 45.2.8.** La procédure de nouveau départ sera lancée automatiquement par les systèmes de contrôle désignés. Par mesure de redondance afin de garantir la clarté et la sécurité, la Direction de Course confirmera simultanément verbalement la séquence de nouveau départ à tous les officiels et équipes concernés.
- 45.2.9.** La procédure automatisée sera présentée deux (2) fois dans son intégralité. La première fois, afin d'informer les pilotes de la manière dont les écarts sont affichés sur les panneaux lumineux. La deuxième fois, lors du nouveau départ. Cette procédure sera communiquée par la Direction de Course et sera appliquée à chaque nouveau départ lors de la compétition.
- 45.2.10.** Les panneaux de départ s'allumeront en rouge avec le numéro de voiture correspondant, puis passeront au vert avec le numéro de voiture correspondant, ce qui indique que la première voiture peut quitter la zone de départ. Le panneau de départ s'allumera ensuite en rouge avec le numéro de la voiture suivante, puis passera à nouveau au vert avec le numéro de la voiture suivante, ce qui indique que la voiture suivante peut quitter la zone de départ, et ainsi de suite.
- 45.1.4.** Prior to crossing the gates "timing line" at the first Gate of the Slow Zone, the pit limiter must be activated, and the Car must be within the Switch Zone speed limit. The dash will confirm this by displaying "Press Pit"; this is the indication that the gates "timing line" has been crossed.
- 45.1.5.** Cars must stay within the Switch Zone speed limit until they cross the last Gate of the Slow Zone (indicated by the dash displaying "GREEN"), at which point the Car has exited the Slow Zone and may resume racing and is no longer restricted to the Switch Zone speed limit.
- 45.1.6.** For the avoidance of doubt, overtaking is not permitted between the first Gate and the last Gate of the Slow Zone.
- 45.2. RED FLAG**
- 45.2.1.** If the race must be stopped due to a serious incident or unsafe conditions, Race Control shall display the Red Flag via the timing screens and the in-car dashboard.
- 45.2.2.** Overtaking is forbidden and the Drivers must proceed to their allocated Switch Bay or as instructed by the Race Director.
- 45.2.3.** The maximum speed under red flag conditions shall be 30km/h. The GPS may be used to verify compliance, and any infringement shall be reported to the stewards.
- 45.2.4.** Once the Car has arrived in the Switch Zone and has been placed into the neutral "N" position, the Competitor may perform any needed repairs, provided the Team member limitation in Article 39.2 is respected.
- 45.2.5.** A restart shall occur while respecting the established 'gaps' between Competitors, unless instructed differently by the Race Director. The gaps shall be determined at the last Gate passed by all Cars prior to the implementation of red flag conditions.
- 45.2.6.** Once the incident causing the red flag has been cleared, Competitors shall follow the instructions of Race Control and move from the Switch Zone to the Start area to prepare for the restart.
- 45.2.7.** Cars shall line up in the Start area for the restart in the same published grid positions as at the Start of that race session, except for the World Cup Final, where cars shall line up in the order they were classified at the time of the red flag.
- 45.2.8.** The restart procedure shall be initiated automatically through the designated control systems. As a redundancy measure to ensure clarity and safety, Race Control shall simultaneously issue verbal confirmation of the restart sequence to all relevant officials and teams.
- 45.2.9.** The automated procedure shall be shown two (2) complete times. The first time is to inform the Drivers of how the gaps are shown on the light panels. The second time will be the restart. This procedure will be communicated from Race Control and will occur for every restart at the Competition.
- 45.2.10.** The Start panels will illuminate red with the respective Car number and then turn green with the respective Car number, this is the indication for the first Car to leave the Start area. The Start panel will then illuminate red with the next Car number and then turn green again with the next Car number, this is the indication for the next Car to leave the Start area and so on.

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

## RÉSULTATS ET EXIGENCES APRÈS LA COMPÉTITION

## 46. PARC FERMÉ

## 46.1. Parc Fermé après une course

46.1.1. Chaque voiture doit être soumise aux règles du Parc Fermé à partir de la fin de chaque course et pendant au moins trente (30) minutes à compter du retour de la voiture dans son garage après chaque session.

46.1.2. Nonobstant l'Article 46.1.1, après la course de chaque voiture, les membres de l'équipe peuvent laver la voiture avant de la ramener au garage. Cela doit être effectué en présence d'un commissaire technique. Seules la carrosserie avant et arrière et les quatre (4) roues complètes peuvent être retirées pendant le lavage. Après le lavage, la voiture doit retourner à son garage et rester soumise aux règles du Parc Fermé pendant au moins trente (30) minutes.

46.1.3. Lorsque le Parc Fermé est imposé avec les voitures dans les garages des équipes, aucun membre de l'équipe n'est autorisé à toucher la voiture, à l'exception du branchement d'un chargeur (tel que défini à l'Article 13) à la batterie principale et d'un chargeur séparé à la batterie 12 V, de la fixation du système de refroidissement du fournisseur désigné, du téléchargement des données, y compris la carte SD du VBOX, et de la fixation d'un tuyau d'aération à l'échappement HFC. Il incombe au concurrent de s'assurer que les caméras de télévision en circuit fermé fournies par le fournisseur désigné par le Promoteur enregistrent pendant toute la durée du Parc Fermé.

46.1.4. Le Délégué Technique peut prolonger ou réduire la durée du Parc Fermé à sa discrétion.

## 46.2. Parc Fermé final

46.2.1. Seules les voitures ayant pris part à la finale doivent être conduites par les pilotes au Parc Fermé immédiatement après la course, à l'exception des voitures n'ayant pas terminé la course. Après les formalités d'arrivée, les voitures doivent être placées dans un Parc Fermé où elles doivent rester jusqu'à ce qu'elles soient libérées par les Commissaires Sportifs.

46.2.2. À l'exception des commissaires techniques, seules les personnes autorisées par les Commissaires Sportifs ou les officiels peuvent entrer dans la zone d'attente du podium.

46.2.3. Les voitures des vainqueurs peuvent être dirigées vers une zone d'attente du podium. Dans ce cas, si les voitures doivent être déplacées de la zone d'attente du podium, elles peuvent être conduites par tout membre de l'équipe dûment accrédité. Lors de tout déplacement d'une voiture depuis la zone d'attente du podium, aucun appareil électronique (y compris, mais sans s'y limiter, les ordinateurs portables, les tablettes ou tout autre équipement similaire) n'est autorisé à l'intérieur de la voiture conduite par le membre de l'équipe.

## 47. RÉSULTATS ET CLASSEMENTS

## 47.1. Établissement des résultats et des classements

Pour les qualifications, les demi-finales et la finale, les résultats sont établis en additionnant tous les temps de course et toutes les pénalités de temps.

## 47.2. Publication des résultats

Pendant la compétition, les résultats/classements à publier seront les suivants :

- Classements non officiels distribués par le système de chronométrage pendant la compétition.
- Classements provisoires de chaque discipline publiés par le Directeur de Course dès que possible.
- Classement final des séances approuvé et signé par les Commissaires Sportifs.
- Classement provisoire publié par le Directeur de Course dès que possible après la fin de la finale, même si les vérifications techniques finales sont toujours en cours.
- Classement final approuvé et signé par les Commissaires Sportifs après la fin des vérifications techniques finales.

## RESULTS &amp; REQUIREMENTS AFTER THE COMPETITION

## 46. PARC FERMÉ

## 46.1. Parc Fermé after a race

46.1.1. Each Car shall be under Parc Fermé rules starting from the end of each race and for at least thirty (30) minutes from when the car returns to its garage following each car's session.

46.1.2. Notwithstanding Article 47.1.1, after each car's race, Team members may wash the car before proceeding to the garage. This must be conducted in the presence of a scrutineer. Only the front and rear bodywork and the four (4) complete wheel assemblies may be removed during the washing process. After the car wash, the car shall return to its garage and will remain under Parc Fermé rules for at least thirty (30) minutes.

46.1.3. When Parc Fermé is imposed with the cars in the Teams' garages, no Team member is allowed to touch the Car, with the exception of connecting a charging unit (as defined in Article 13.), to the main battery and a separate charging unit to the 12V battery, attaching the designated supplier's cooling system, downloading data, including the SD card from the VBOX and attaching a venting pipe from the HFC exhaust. It is the Competitor's responsibility to ensure that the CCTV provided by the Promoter's designated supplier is recording throughout the Parc Fermé period.

46.1.4. The Technical Delegate may extend or reduce the duration of the Parc Fermé at their discretion.

## 46.2. Final Parc Fermé

46.2.1. Only those cars having taken part in the Final must be taken by the drivers to Parc Fermé immediately after the race, except for cars having not completed the race. After finish formalities, cars must be placed in Parc Fermé where they must remain until released by the Stewards.

46.2.2. Except for the scrutineers, only those people with permission from the stewards or officials may enter the podium holding area.

46.2.3. Winners' Cars may be directed to a podium holding area. In such cases, if Cars are required to be moved from the podium holding area, they may be driven by any duly accredited Team member. During any movement of a Car from the podium holding area, no electronic devices (including, but not limited to, laptops, tablets, or similar equipment) shall be permitted inside the Car with the Team member driving.

## 47. RESULTS AND CLASSIFICATIONS

## 47.1. Establishing results and classifications

For Qualifying, Semi-Finals and Final the results are established by adding together all the race times and all the time penalties.

## 47.2. Publication of results

During the competition, the results/classifications to be published will be as follows:

- Unofficial classifications distributed by the timekeeping system during the competition.
- Provisional classifications of each Discipline published by the Clerk of the Course as soon as possible.
- Final classification of Sessions approved and signed by the Stewards.
- Provisional classification published by the Clerk of the Course which shall be as soon as practical after the finish of the Final, even if final scrutineering re-mains in progress.
- Final classification approved and signed by the Stewards after the final scrutineering has been completed.

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

#### 48. RÉCLAMATIONS, RECOURS EN RÉVISION, APPELS

##### 48.1. Dépôt d'une réclamation ou d'un appel

48.1.1. Toutes les réclamations et/ou appels doivent être déposés conformément aux Articles 13 et 15 du Code et, le cas échéant, au Règlement Disciplinaire et Juridictionnel de la FIA.

48.1.2. Aucune réclamation ne peut être déposée contre les notifications concernant les éléments suivants :

- Pénalités en temps, qu'elles soient appliquées pendant ou après une course, sauf dans le cas de la finale
- Tout recul de places sur la grille de départ
- Pénalités sur la grille
- Pénalités de « stop-and-go »
- Pénalités de drapeau noir en qualifications et en demi-finale
- Perte de position au classement
- Nouveau départ refusé après l'arrêt d'une course (Art. 45.2)

48.1.3. Les décisions des Commissaires Sportifs ne peuvent faire l'objet d'un appel si elles concernent les points suivants :

- Autorisation de temps de travail supplémentaire (Art. 20.2.7)
- Si l'une des pénalités ci-dessus (Art. 48.1.2) est imposée par les Commissaires Sportifs.
- Toute disqualification d'une course, sauf dans le cas de la finale.

48.1.4. Si les Commissaires Sportifs reçoivent une notification d'intention de faire appel d'une décision, celle-ci peut être soumise à un effet suspensif. Toutefois, les Commissaires Sportifs peuvent refuser l'effet suspensif de la pénalité infligée dans les cas prévus par le Code.

##### 48.2. Caution de réclamation ou de recours en révision

48.2.1. La caution de réclamation ou de recours en révision est de 1000 € (ou l'équivalent en dollars américains au taux du jour) et doit être payée en espèces ou par virement bancaire. En cas de paiement par virement bancaire, tout remboursement sera effectué par l'Administration de la FIA.

48.2.2. En cas de paiement de la caution par virement bancaire, la réclamation ou le recours en révision doit être accompagné(e) d'une preuve de paiement. À défaut, ou si les Commissaires Sportifs estiment que la preuve de paiement n'est pas acceptable, la réclamation ou le recours en révision sera irrecevable.

Les coordonnées bancaires sont les suivantes :

Crédit du Nord  
50, rue d'Anjou F-75008 PARIS  
Code banque : 30076 Code guichet : 02020  
Numéro de compte : 25368000200 clé RIB 34  
Code IBAN : FR 76 3007 6020 2025 3680 0020 034  
Code Swift : NORDFRPP  
Le motif du virement doit être clairement indiqué.

##### 48.3. Dépôt de garantie supplémentaire

Si une réclamation rend nécessaire le démontage et le remontage d'une partie clairement définie de la voiture, tout dépôt de garantie supplémentaire pourra être précisé par les Commissaires Sportifs conformément à l'Art. 13.4.3 du Code Sportif International de la FIA.

##### 48.4. Répartition des coûts

Les frais engagés pour effectuer les vérifications et transporter la voiture seront à la charge du réclamant si la réclamation n'est pas justifiée, ou à la charge du concurrent visé par la réclamation si la réclamation est fondée. Si la réclamation est partiellement fondée, le dépôt de garantie supplémentaire peut être remboursé en partie sur la base d'une décision des Commissaires Sportifs.

Si la réclamation n'est pas justifiée, et si les frais occasionnés par la réclamation (vérifications techniques, transport, etc.) dépassent le montant du dépôt de garantie supplémentaire, la différence sera à la charge du réclamant. Par contre, s'ils sont inférieurs, la différence lui sera restituée.

#### 48. PROTESTS, PETITION FOR REVIEW, APPEALS

##### 48.1. Lodging a protest or appeal

48.1.1. All protests and/or appeals must be lodged in accordance with Articles 13 and 15 of the Code and, where applicable, with the FIA Judicial and Disciplinary Rules.

48.1.2. Protest may not be lodged against notifications regarding the following:

- Time penalties, whether applied during or after a race, except in the case of the Final
- Any drop of grid positions
- Grid penalties
- Stop-and-go penalties
- Black flag penalties in Qualifying and Semi-Final
- Drop of position in the classification
- Denied restart after stopping a race (Art.46.3)

48.1.3. Stewards' decision shall not be subject to appeal if they concern the following:

- Permitting additional working time (Art. 21.2.7)
- If any of the above penalties (Art. 49.1.2) are imposed by the Stewards.
- Any disqualification from a race, except in the case of the Final.

48.1.4. If the Stewards receive a notification of intent to appeal a decision, the decision may be subject to a suspensive effect. However, the Stewards may deny the suspensive effect of the imposed penalty in cases specified in the Code.

##### 48.2. Protest or petition for review deposit

48.2.1. The protest or petition for review deposit is €1,000 (or the equivalent in US dollars at the rate of the day) and must be paid in cash or by bank transfer. If paid by bank transfer any reimbursement will be made through FIA Administration.

48.2.2. If the deposit is made by bank transfer, the protest or petition for review must be accompanied by proof of payment. Failing this or should the Stewards consider that the proof of payment is not satisfactory, the protest or petition for review shall not be admissible.

The relevant bank account details are:

Crédit du Nord  
50, rue d'Anjou F-75008 PARIS  
Banking code : 30076 Counter code : 02020  
Account number : 25368000200 key RIB 34  
IBAN code : FR 76 3007 6020 2025 3680 0020 034  
Swift code : NORDFRPP  
The reason for the transfer must be clearly indicated.

##### 48.3. Additional deposit

If a protest requires the dismantling and reassembly of a clearly defined part of the car, any additional deposit may be specified by the Stewards in accordance with Art. 13.4.3 of the FIA International Sporting Code.

##### 48.4. Cost allocation

Any expenses incurred in the undertaking the checks and in the transport of the car shall be borne by the protester if the protest is unfounded, or by the competitor against whom the protest is lodged if it is upheld. If the protest is partially founded, the additional deposit can be refunded in part based on a decision by Stewards.

If the protest is unfounded, and if the expenses incurred by the protest (scrutineering, transport, etc.) are higher than the amount of the additional deposit, the difference shall be borne by the protester. Conversely, if the expenses are less, the difference shall be returned.

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

- 48.5. Caution d'appel**  
Le montant de la caution d'appel internationale est de 6000 €.
- 49. REMISE DES PRIX**
- 49.1. Cérémonie de podium**  
La cérémonie de podium sur le parcours aura lieu immédiatement après la finale. Les trois premiers Pilotes devront être présents et porter leur combinaison de compétition. S'ils ne participent pas à cette cérémonie et/ou s'ils ne portent pas les vêtements appropriés, une amende leur sera infligée par les Commissaires Sportifs.
- Tous les pilotes concernés par la cérémonie du podium doivent impérativement porter les casquettes (avec la visière vers l'avant) fournies par la FIA à partir du moment où ils sortent du Parc Fermé et pendant toute la durée de la cérémonie (excepté lorsque les hymnes nationaux sont joués) ainsi que lors de la conférence de presse, et ils doivent garder leur combinaison fermée. Les pilotes ne doivent pas porter quelque autre objet que ce soit hormis ceux donnés par l'organisateur durant la procédure du podium. Le non-respect de cette règle sera rapporté aux Commissaires Sportifs.
- Par compétition, un trophée au minimum sera remis aux trois premiers, les drapeaux de leurs pays seront montrés et l'hymne national du pilote vainqueur sera joué (la nationalité du pilote étant celle de son passeport – Article 9.4.2 du Code). La procédure complète du podium est décrite à l'Annexe III.
- 49.2. Remise des prix annuelle de la FIA**  
Les trois premiers pilotes et un représentant de l'équipe championne devront assister au Gala annuel de la FIA et à sa conférence de presse (s'ils y sont invités et, si tel est le cas, être présents sur les lieux au moins 24 heures à l'avance) et à la cérémonie de Remise des Prix Off-Road de la FIA. Tout pilote qui n'y assisterait pas perdra le bénéfice de son prix en espèces et/ou des avantages associés à la position correspondante en fin de Coupe du Monde et sera passible d'une amende infligée par la FIA.
- 48.5. Appeal Deposit**  
The International Appeal Deposit is €6,000.
- 49. PRIZE-GIVING**
- 49.1. Podium Ceremony**  
The podium ceremony on the circuit will be held immediately after the Finals. The top three finishers must be present, wearing their competition overalls. Failure to attend this ceremony and/or the wearing of inappropriate clothing will be penalised by a fine inflicted by the Stewards.
- All drivers affected by the podium formalities are obliged to wear the caps (with the peak facing forward) issued by the FIA from the time they exit their car in parc fermé throughout the entire duration of the prize-giving ceremony (except while the national anthems are being played) as well as during the press conference and they must keep their overalls closed. Drivers must not have any items with them other than the ones handed over by the Organiser during the podium process. Failure to comply with these Regulations will be reported to the Stewards.
- Per competition, at least a trophy will be awarded to the top three drivers, their country flag will be displayed, and the winner's national anthem will be played (the nationality of the driver being that of their passport - Article 9.4.2 of the Code). The full podium procedure can be found in Appendix III.
- 49.2. Annual FIA Prize-giving**  
The first three Driver pairs and a representative of the Champion Team must attend the annual FIA Gala and its press conference (if they are invited to it and, should it be the case, be present at the location at least 24 hours in advance) and at the FIA Off-Road Prize-Giving. Any such Driver who fails to attend will be penalised by the loss of any monetary award and/or benefit associated with the corresponding position at the end of the World Cup and may be fined by the FIA.

## ESSAIS ET ÉVÉNEMENTS PROMOTIONNELS

## 50. JOURNÉES PROMOTIONNELLES ET ESSAIS

Toute utilisation de la voiture, y compris, sans limitation, les essais de la voiture, n'est pas autorisée sans l'accord écrit du Promoteur ou de la FIA. Les essais comprennent, sans limitation, ceux effectués sur un circuit, une route, une piste de course, un site d'essai, des bancs d'essai multi-postes, une soufflerie et un banc à rouleaux.

Chaque concurrent est autorisé à participer à un maximum de six (6) journées promotionnelles avec sa voiture, dont trois (3) au maximum sur une piste de course ou un parcours.

Les journées promotionnelles doivent être effectuées avec des pneus fournis spécifiquement par le fournisseur désigné par le Promoteur, dans la limite d'une distance maximale ou d'une énergie maximale de la batterie stipulée par le Promoteur.

La participation aux journées promotionnelles doit être notifiée au Promoteur et à la FIA. Les formulaires d'inscription aux journées promotionnelles figurant à l'Annexe III doivent être utilisés pour obtenir les autorisations requises.

Tout manquement à l'obligation d'informer le Promoteur ou la FIA d'une telle journée promotionnelle ou de toute autre utilisation de la voiture doit être signalé aux Commissaires Sportifs de la prochaine compétition, qui peuvent imposer une pénalité.

Une équipe peut demander une « session pour nouveau pilote » avant ou pendant la compétition, pour un pilote qui (i) est sélectionné par une équipe pour la première fois et n'a pas encore conduit une voiture telle que définie à l'Article 11.1, ou (ii) en raison d'autres circonstances exceptionnelles qui, sur demande de l'équipe, seront approuvées à la seule discrétion des Commissaires Sportifs.

La « session pour nouveau pilote » sera organisée par le Promoteur

## TEST AND PROMOTIONAL EVENTS

## 50. PROMOTIONAL DAYS AND TESTING

Any running of the Car including, without limitation, testing of the Car, is not permitted unless approved in writing by the Promoter or FIA. Testing includes, without limitation, on a Course, road, racetrack, Test venue, multi-post-test rigs, Wind Tunnel and rolling road.

Each Competitor is permitted to participate in up to six (6) promotional days using its Car with a maximum of three (3) days on a racetrack or course.

Any promotional days shall be carried out using tyres provided specifically by the Promoter's appointed supplier to a maximum distance or battery energy stipulated by the Promoter.

Participation in promotional days must be notified to the Promoter and the FIA. Appendix III promotional days registration forms shall be used to obtain required permissions.

Any failure to notify the Promoter or FIA of any such promotional day or other use of the Car shall be reported to the stewards of the next Competition who may impose a penalty.

A Team may request a 'new driver session' prior to or during the Competition, for a Driver who (i) is selected by a Team for the first time and has not yet driven a Car as defined in Article 11.1, or (ii) by other extraordinary circumstances that shall, on application by the Team, be approved at the stewards' sole discretion.

The new driver session shall be operated by the Promoter and shall

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

et devra respecter les conditions suivantes :

- le temps de conduite ne doit pas dépasser quinze (15) minutes, sauf si des circonstances inhabituelles retardent la session;
- tout temps supplémentaire doit être approuvé par le Directeur d'Épreuve ;
- la voiture utilisée doit être celle de l'équipe ;
- la puissance maximale autorisée ne doit pas dépasser 225 kW ;
- jusqu'à deux (2) membres de l'équipe concernée peuvent être présents ;
- l'équipe doit disposer d'une communication radio avec le pilote à tout moment ;
- aucune donnée ne doit être fournie à l'équipe concernée ni consultée par celle-ci ; et
- aucune partie du parcours utilisé dans le cadre de la compétition ne doit être utilisée pour cette session, sauf autorisation de la FIA.

\*\*\*\*\*

abide by the following conditions:

- driving time shall not exceed fifteen (15) minutes, unless unusual circumstances delay the session;
- any additional time must be approved by the Race Director;
- the car used shall be the Team's Car;
- maximum power allowed shall not exceed 225kW;
- up to two (2) members of the relevant Team may be present;
- The Team must have radio communications to the Driver at all times;
- no data shall be provided to or viewed by the relevant Team; and
- no part of any Course used in the Competition shall be used for the new driver session, unless authorised by the FIA.

\*\*\*\*\*

## LISTE DES ANNEXES

<b>ANNEXE I :</b>	PANNEAUX DE SIGNALISATION
<b>ANNEXE II :</b>	DOCUMENTS STANDARD
<b>ANNEXE III :</b>	FORMULAIRE D'INSCRIPTION AUX JOURNÉES PROMOTIONNELLES
<b>ANNEXE IV :</b>	TEAM SUPPORT PACKAGE
<b>ANNEXE V :</b>	PÉRIMÈTRE DE CHANGEMENT DE PILOTE
<b>ANNEXE VI :</b>	UTILISATION D'UN PILOTE DE RÉSERVE POUR LA COUPE DU MONDE
<b>ANNEXE VII :</b>	UTILISATION DE LA VOITURE DE RÉSERVE DU PROMOTEUR
<b>ANNEXE VIII :</b>	LISTE DE CONTRÔLE POUR L'ÉQUIPE - PROCÉDURE DE DÉBUT DE JOURNÉE
<b>ANNEXE IX :</b>	LISTE DE CONTRÔLE POUR L'ÉQUIPE - PROCÉDURE DE FIN DE JOURNÉE
<b>ANNEXE X :</b>	PROCÉDURES DE RETOUR AU PADDOCK
<b>ANNEXE XI :</b>	FORMAT SPORTIF EN DUEL
<b>ANNEXE XII :</b>	LISTE DES PÉNALITÉS
<b>ANNEXE XIII :</b>	SPECIFICATIONS RELATIVES AUX EXIGENCES ORGANISATIONNELLES
<b>ANNEXE XIV :</b>	RÈGLEMENTATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE POUR LES SYSTÈMES HAUTE TENSION ET HYDROGÈNE

## LIST OF APPENDIXES

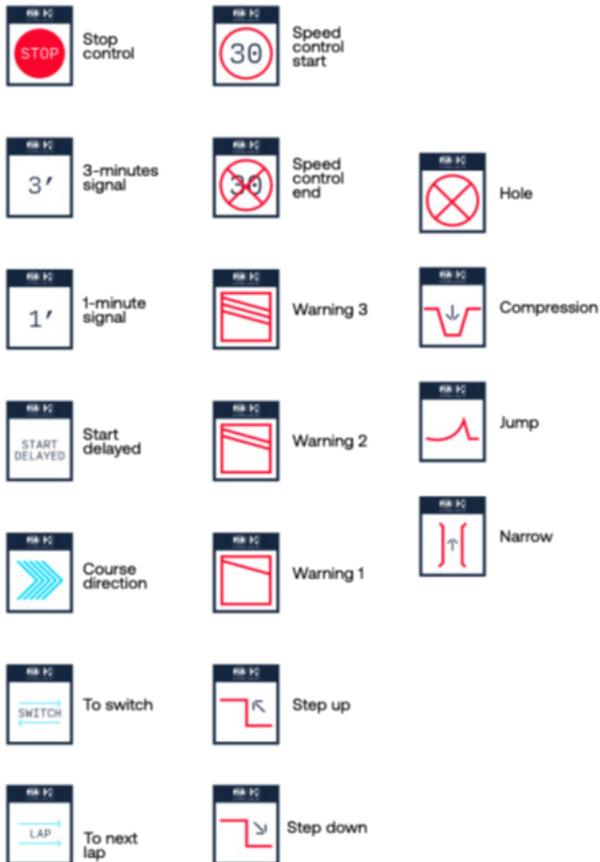
<b>APPENDIX I:</b>	CONTROL SIGNS
<b>APPENDIX II:</b>	STANDARD DOCUMENTS
<b>APPENDIX III:</b>	PROMOTIONAL DAYS FORM
<b>APPENDIX IV:</b>	TEAM SUPPORT PACKAGE
<b>APPENDIX V:</b>	SWITCH PERIMETER
<b>APPENDIX VI:</b>	USE OF A WORLD CUP RESERVE DRIVER
<b>APPENDIX VII:</b>	USE OF THE PROMOTER'S SPARE CAR
<b>APPENDIX VIII:</b>	TEAM START UP PROCEDURE CHECKLIST
<b>APPENDIX IX:</b>	TEAM END OF DAY CLOSE DOWN PROCEDURE CHECKLIST
<b>APPENDIX X:</b>	RETURN TO PADDOCK PROCEDURES
<b>APPENDIX XI:</b>	HEAD TO HEAD SPORTING FORMAT
<b>APPENDIX XII:</b>	LIST OF PENALTIES
<b>APPENDIX XIII:</b>	ORGANISATIONAL REQUIREMENT SPECIFICATIONS
<b>APPENDIX XIV:</b>	HIGH-VOLTAGE AND HYDROGEN OPERATIONAL SAFETY REGULATIONS

ANNEXE I

APPENDIX I

PANNEAUX DE SIGNALISATION, PANNEAUX  
 AVERTISSEURS ET MARQUEURS DE PORTE

CONTROL SIGNS, WARNING SIGNS AND GATE  
 MARKERS



Marqueurs de porte (drapeaux)

Gate Markers (Flags)



---

**ANNEXE II**

---

**DOCUMENTS STANDARD**

1. Bulletin d'engagement
2. Règlement Particulier
3. Additif
4. Guide de l'épreuve
5. Listes des engagés
6. Résultats

---

**APPENDIX II**

---

**STANDARD DOCUMENTS**

1. Entry Form
2. Supplementary Regulations
3. Bulletin
4. Event Guide
5. Entry Lists
6. Results



## FIA EXTREME H WORLD CUP 2025 ENTRY FORM

### COMPETITOR DETAILS

	COMPETITOR	DRIVER 1	DRIVER 2
Competitor's name			
Surname			
First (given) name			
Date of birth			
Place of birth			
Postal address for correspondence			
Nationality (as per competition licence)			
Passport number			
Mobile telephone number			
Email address			
Competition licence number			
Issuing ASN			

### CAR AND ENTRY NUMBER DETAILS

Make	SPARK
Model	PIONEER 25
Chassis number	
Proposed Competitor number	



## FIA EXTREME H WORLD CUP 2025 ENTRY FORM

### ENTRY FEES AND CLOSING DATE

Entry fees	As per Team agreement
Championship fees	As per Team agreement
Closing date	TBC – 17h00 London time

### ACKNOWLEDGEMENT AND AGREEMENT

	SIGNATURE*	DATE
Competitor signature		
Driver signature		
Driver signature		

\*By my signature, I declare that all the information contained on the entry form is correct.

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

## 2. RÈGLEMENT PARTICULIER

Chaque épreuve doit fournir un Règlement Particulier (Article 20 du Code).

Une version électronique du Règlement Particulier doit parvenir à la FIA conformément au Règlement Sportif de la Coupe du Monde de Extreme H de la FIA.

Après réception du projet, la FIA avisera l'organisateur des éventuelles modifications à y apporter, et délivrera un visa autorisant sa publication.

Le Règlement Particulier doit être publié sur le site officiel de la Coupe du Monde de Extreme H conformément au Règlement Sportif de la Coupe du Monde de Extreme H de la FIA.

Si l'organisateur ne prévoit pas d'imprimer le Règlement Particulier, cela doit être mentionné dans le document.

Une copie électronique du Règlement Particulier définitif doit être envoyée à la FIA dès sa publication.

### CONTENU DU RÈGLEMENT PARTICULIER RÈGLEMENT PARTICULIER PARTIE 1 INDEX

#### 1. INTRODUCTION

Nom de l'épreuve :	Coupe du Monde de Extreme H de la FIA
Date de l'épreuve :	[Date]
Lieu de l'épreuve :	[Ville]
VISA ASN :	[Numéro de visa]
VISA FIA :	[Numéro de visa]

##### 1.1. Préambule

La compétition sera disputée conformément au Code Sportif International de la FIA et ses annexes, aux Additifs officiels de la FIA, au Règlement Sportif de la Coupe du Monde de la FIA, aux Codes WADA/NADA et au Règlement antidopage de la FIA, mis à jour régulièrement. Sauf disposition contraire du présent Règlement Particulier, Parties 1 et 2, les dispositions des règles et règlements susmentionnés s'appliquent.

Les modifications, amendements et/ou changements apportés au présent Règlement Particulier seront annoncés uniquement par voie d'additifs datés et numérotés.

Le présent Règlement Particulier - Partie 1 et Partie 2 publiée ultérieurement - constitue ensemble le Règlement Particulier applicable à l'épreuve. Le texte contraignant du présent Règlement Particulier est la version anglaise qui sera utilisée en cas de litige quant à son interprétation. Les titres figurant dans le présent document sont uniquement destinés à faciliter la consultation et ne font pas partie du présent Règlement Particulier.

- 1.2. Nombre de jours
- 1.3. Description du circuit
- 1.4. Disciplines
- 1.5. Distances de course par disciplines

#### 2. ORGANISATION

- 2.1. Autorité Sportive Nationale (ASN)

## 2. SUPPLEMENTARY REGULATIONS

Each event must produce Supplementary Regulations (Art. 20 of the Code).

An electronic version of the Supplementary Regulations must reach the FIA according to the FIA Extreme H World Cup Sporting Regulations.

Following receipt of the draft, the FIA will inform the organiser of any modifications to be made and will issue a visa authorising their publication.

The Supplementary Regulations must appear on the official Extreme H World Cup website according to the FIA Extreme H World Cup Sporting Regulations.

If the organiser does not plan to print the Supplementary Regulations, this should be mentioned in the document.

An electronic copy of the final Supplementary Regulations must be sent to the FIA upon publication.

### CONTENT OF THE SUPPLEMENTARY REGULATIONS SUPPLEMENTARY REGULATIONS PART 1 INDEX

#### 1. INTRODUCTION

Name of the event:	FIA Extreme H World Cup
Date of the event:	[Date]
Venue of the event:	[City]
ASN VISA:	[Visa number]
FIA VISA:	[Visa number]

##### 1.1. Preamble

The Competition shall be run in accordance with the FIA International Sporting Code and its appendices, the FIA official Bulletins, the Sporting Regulations of the FIA World Cup, the WADA/NADA Codes and the FIA Anti-Doping Regulations, as amended from time to time. Unless provided otherwise by these Supplementary Regulations Part 1 and Part 2, the provisions of the above Rules and Regulations shall apply.

Modifications, amendments and/or changes to these Supplementary Regulations will be announced only by numbered and dated bulletins.

These Supplementary Regulations—Part 1 and the subsequently published Part 2—together constitute the binding Supplementary Regulations for the event. The binding text of these Supplementary Regulations shall be the English version which will be used should any dispute arise as to their interpretation. Headings in this document are for ease of reference only and do not form part of these Supplementary Regulations.

- 1.2. Number of days
- 1.3. Circuit description
- 1.4. Disciplines
- 1.5. Race Distances per Disciplines

#### 2. ORGANISATION

- 2.1. National Sporting Authority (ASN)

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

- |  |  |
|--|--|
| 2.2. Organisateur  | 2.2. Organiser   |
| 2.3. Comité d'organisation   | 2.3. Organising committee  |
| 2.4. Secrétariat permanent de l'épreuve  | 2.4. Event's permanent secretariat                               |
| 2.5. Secrétariat de l'épreuve pendant l'épreuve  | 2.5. Event's secretariat during the event                        |
| 2.6. Tableau d'affichage officiel (numérique)  | 2.6. Official Notice Board (digital)                             |
| 2.7. Outil de communication  | 2.7. Communication tool  |
| 2.8. Commissaires Sportifs   | 2.8. Stewards  |
| 2.9. Délégués de la FIA  | 2.9. FIA Delegates   |
| 2.10. Principaux officiels   | 2.10. Senior Officials   |
| <b>3. PROGRAMME PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE</b>  | <b>3. PROGRAM IN CHRONOLOGICAL ORDER</b>                         |
| 3.1. Résumé du programme   | 3.1. Summary program   |
| 3.2. Programme détaillé  | 3.2. Detailed program  |
| <b>4. ENGAGEMENTS</b>  | <b>4. ENTRIES</b>  |
| 4.1. Date de clôture des engagements   | 4.1. Closing date for entries                                    |
| 4.2. Procédures d'engagement   | 4.2. Entry procedures  |
| <b>5. COUVERTURE D'ASSURANCE</b>   | <b>5. INSURANCE COVER</b>  |
| <b>6. PUBLICITÉ</b>  | <b>6. ADVERTISING</b>  |
| <b>7. PNEUMATIQUES</b>   | <b>7. TYRES</b>  |
| 7.1. Nombre de pneus attribués à chaque équipe pour l'épreuve                                | 7.1. Number of tyres given to each team for the event            |
| 7.1 Exigences relatives à l'utilisation de ces pneus   | 7.1 Requirements for the use of these tyres                      |
| <b>8. CARBURANT</b>  | <b>8. FUEL</b>   |
| <b>9. VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES</b>  | <b>9. ADMINISTRATIVE CHECKING</b>                                |
| 9.1. Lieu  | 9.1. Location  |
| 9.2. Horaire   | 9.2. Timetable   |
| 9.3. Documents à présenter   | 9.3. Documents to be presented                                   |
| <b>10. VÉRIFICATIONS TECHNIQUES</b>  | <b>10. SCRUTINEERING</b>   |
| 10.1. Lieu et horaire  | 10.1. Scrutineering, venue and time                              |
| 10.2. Documents obligatoires   | 10.2. Scrutineering, mandatory documents                         |
| <b>11. RÈGLEMENT RELATIF AU FONCTIONNEMENT DU PADDOCK</b>                                    | <b>11. PADDOCK OPERATION REGULATIONS</b>                         |
| 11.1 Accès au garage   | 11.1 Access to the garage  |
| 11.2 Emplacements des équipements de sécurité dans le garage                                 | 11.2 Places for Safety Equipment in the garage                   |
| 11.3 Soumission des listes de contrôle - procédures de début de journée et de fin de journée | 11.3 Submitting the Start UP Procedures and Close down Checklist |
| 11.4 Temps de recharge et de ravitaillement  | 11.4 Charging and Refuelling times                               |
| 11.5 Périodes de couvre-feu  | 11.5 Curfew periods  |
| 11.6 Zone de lavage des voitures   | 11.6 Car wash area   |
| 11.7 Direction de la voie des stands   | 11.7 Pit lane direction  |
| <b>12. AUTRES PROCÉDURES ET RÈGLEMENTS</b>   | <b>12. OTHER PROCEDURES AND REGULATIONS</b>                      |
| 12.1. Briefing des équipes/pilotes   | 12.1. Team/Divers' briefing                                      |
| 12.2. Briefing de sécurité   | 12.2. Safety briefing  |
| 12.3. Essais   | 12.3. Practices  |
| 12.4. Arrivée  | 12.4. Finish   |
| 12.5 Zone réservée aux médias (emplacement)  | 12.5 Media Zone (location)                                       |
| 12.6 Puissance maximale  | 12.6 Maximum power output  |
| 12.7 Procédures de départ  | 12.7 Start procedures  |
| 12.8 Procédures Zone changement  | 12.8 Switch Zone procedures                                      |
| 12.9 Procédures Zone de ralentissement   | 12.9 Slow Zone procedures  |
| <b>13. PRIZ ET RÉCOMPENSES</b>   | <b>13. PRIZES AND AWARDS</b>                                     |
| <b>14. VÉRIFICATIONS FINALES / RÉCLAMATIONS / APPELS / AMENDES</b>                           | <b>14. FINAL CHECKS / PROTESTS / APPEALS / FINES</b>             |
| 14.1. Vérifications finales  | 14.1. Final Checks   |
| 14.2. Caution de réclamation ou de recours en révision                                       | 14.2. Protest or Petition for Review deposit                     |
| 14.3. Appels   | 14.3. Appeals  |
| 14.4. Amendes  | 14.4. Fines  |

\*\*\*\*\*

\*\*\*\*\*

RÈGLEMENT PARTICULIER PARTIE 2  
INDEXSUPPLEMENTARY REGULATIONS PART 2  
INDEX

## 1. INTRODUCTION

Nom de l'épreuve : Coupe du Monde de Extreme H de la FIA  
Date de l'épreuve : [Date]

## 1. INTRODUCTION

Name of the event: FIA Extreme H World Cup  
Date of the event: [Date]

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
 FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

Lieu de l'épreuve : [Ville]

Venue of the event: [City]

VISA ASN : [Numéro de visa]  
 VISA FIA : [Numéro de visa]

ASN VISA: Visa number approval on date  
 FIA VISA: Visa number approval on date

**2. PROGRAMME PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE**

2.1. Programme détaillé

Voir l'Annexe 1 : Calendrier détaillé des différentes compétitions.

**2. PROGRAM IN CHRONOLOGICAL ORDER**

2.1. Detailed program

See Appendix 1: Detailed schedule of the various competitions.

**3. PNEUMATIQUES**

**3. TYRES**

**4. VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES**

4.1. Lieu et horaire

**4. ADMINISTRATIVE CHECKING**

4.1. Location and time table

**5. VÉRIFICATIONS TECHNIQUES**

5.1. Lieu et horaire

**5. SCRUTINEERING**

5.1. Location and time table

**6. AUTRES PROCÉDURES ET RÈGLEMENTS**

6.1 Briefing des pilotes : lieu et horaire

**6. OTHER PROCEDURES AND REGULATIONS**

6.1 Divers' briefing: Location and time table

**7. VÉRIFICATIONS FINALES / RÉCLAMATIONS / APPELS / AMENDES**

7.1 Vérifications finales : lieu et horaire

**7. FINAL CHECKS / PROTESTS / APPEALS / FINES**

7.1 Final Checks: Location and Time

\*\*\*\*\*

\*\*\*\*\*

**3. ADDITIFS**

Les additifs sont définis à l'Article 2.3 du présent règlement. Ils peuvent être publiés soit :

Par les organisateurs, jusqu'au début des vérifications administratives, avec l'approbation de la FIA. À titre exceptionnel, des modifications peuvent être apportées par l'organisateur au programme approuvé par la FIA au moment de la délivrance des visas. La FIA doit néanmoins en être informée.

soit

Par les Commissaires Sportifs pendant toute la durée de la compétition. Toutefois, les additifs détaillant les modifications apportées au programme peuvent être publiés par le Directeur d'Épreuve (le cas échéant) ou par le Directeur de Course. Néanmoins, ces modifications doivent être communiquées aux Commissaires Sportifs.

Les Additifs doivent être numérotés et datés (date et heure d'affichage). Ils devront être affichés sur le(s) tableau(x) d'affichage officiel(s) et publiés simultanément sur le site web de l'épreuve. Dans la mesure du possible, il est recommandé d'informer les concurrents par voie électronique de la publication d'un additif. Si un tableau d'affichage numérique est utilisé pendant l'épreuve, la notification aux concurrents par voie électronique de la publication d'un additif est obligatoire.

Quel que soit le mode de publication, les concurrents (ou les membres de l'équipe) doivent accuser réception de tout additif, sauf si cela est matériellement impossible pendant le déroulement de l'épreuve.

Un additif ne peut être publié qu'après avoir été approuvé par la FIA ou après avoir été émis par les Commissaires

**3. BULLETINS**

Bulletins are defined in Art. 2.3 of these regulations. They may be issued either:

By the organisers, up to the commencement of administrative checks with the approval of the FIA. Exceptionally, modifications to the program as approved at the time of Visa issue, may be made by the organiser. Nevertheless, such modifications must be advised to the FIA.

or

By the Stewards throughout the competition. However, bulletins detailing modifications to the program may be issued by the Race Director (if any) or by the Clerk of the Course. Nevertheless, such modifications must be advised to the Stewards.

Bulletins must be numbered and dated (dated and posting time). They shall be posted on the official notice board(s) and published simultaneously on the event website. Where possible, notifying competitors electronically of publication of a bulletin is recommended. If a Digital Notice Board is used during the event, the notification of the competitors electronically of publication of a bulletin is mandatory.

Whatever the publication type, competitors (or crew members) must confirm receipt thereof, unless this is materially impossible during the running of the event.

A bulletin may only be published after the approval of the FIA or after being issued by the Stewards (where

Sportifs (le cas échéant).

\*\*\*\*\*

#### **4. GUIDE DE L'ÉPREUVE**

L'objectif est de rassembler tous les documents de travail en un seul document destiné aussi bien aux médias qu'aux officiels ou aux concurrents. Le Guide de l'épreuve peut être publié au format électronique au moins 3 semaines avant le début de l'épreuve. Il est facultatif pour les organisateurs d'imprimer le Guide de l'épreuve.

applicable).

\*\*\*\*\*

#### **4. EVENT GUIDE**

The concept is to have all event paperwork in one document whether for media, officials or competitors. The Event Guide may be published as electronic document at least 3 weeks before the begin of the event. It is optional for the organisers to print the Event Guide.

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

## ANNEXE III

FORMULAIRE D'INSCRIPTION AUX JOURNÉES  
PROMOTIONNELLES

Toute inscription à une journée promotionnelle doit être soumise à la FIA/Extreme H au plus tard deux semaines (quatorze jours) avant l'épreuve. En cas d'annulation de l'inscription, la FIA/EXTREME H doivent en être informés avant le début prévu de l'épreuve.

## CONCURRENT

Nom : Numéro de licence ↓  
Personne à contacter : Adresse e-mail :  
Téléphone : + Mobile : +

## INFORMATIONS SUR LE PILOTE

Nom : Numéro de licence, le cas échéant :

## INFORMATIONS SUR LE VÉHICULE

Constructeur/Marque : Modèle :  
Numéro de châssis :

## DÉTAILS DE L'ÉVÉNEMENT PROMOTIONNEL

Journées promotionnelles :

Date et heure : Cliquez ou appuyez pour saisir une date. Lieu (adresse) :

Activité promotionnelle : tournage roadshow autre

Description :

Calendrier: du Cliquez ou appuyez pour saisir une date. au Cliquez ou appuyez pour saisir une date.

Nom et fonction de la personne organisant l'événement :  
Mobile : + Adresse e-mail :

Conformément à l'Article 50 du Règlement Sportif Extreme H, chaque concurrent est autorisé à effectuer jusqu'à six (6) journées promotionnelles avec chaque voiture, avec un maximum de trois (3) journées sur une piste de course. Les journées promotionnelles doivent être effectuées avec des pneus fournis spécifiquement par le fournisseur désigné de la Coupe du Monde, dans la limite d'une distance maximale ou d'une énergie maximale de la batterie stipulée par le Promoteur. Nous comprenons que le fait de ne pas informer la FIA/Extreme H en temps utile de tout changement ou annulation sera signalé au Collège des Commissaires Sportifs de l'épreuve suivante, qui pourra imposer une sanction.

SIGNATURE

.....

NOM EN LETTRES MAJUSCULES

.....

## APPENDIX III

## PROMOTIONAL DAYS FORM

Any promotional day registration must be submitted to FIA/Extreme H no later than two weeks (fourteen days) prior to the event. In the event of cancellation of the registration, FIA/EXTREME H must be notified prior to the planned start of the event.

## COMPETITOR

Name: Licence number:  
Contact person: E-mail address:  
Phone: + Mobile: +

## DRIVER INFORMATION

Name: licence number, if applicable:

## CAR INFORMATION

Manufacturer/Make: Model:  
Chassis number:

## DETAILS OF PROMOTIONAL EVENT

Promotional days:

Date and time: Click or tap to enter a date. Location (address):

Promotional activity: filming roadshow other

Description:

Timetable: from Click or tap to enter a date. to Click or tap to enter a date.

Name and position of the person running the event:  
Mobile: + E-mail address:

In accordance with Article 50 of the Extreme H Sporting Regulations each competitor is permitted up to six (6) promotional days using each car with a maximum of three (3) days on racetrack, any promotional days shall be carried out using tyres provided specifically by the appointed World Cup supplier to a maximum distance or battery energy stipulated by the Promoter. We understand that the failure to notify the FIA/Extreme H in due time of any changes or cancellation shall be reported to the Panel of Stewards of the following event who may impose a sanction.

SIGNATURE

.....

PRINT NAME

.....

---

**ANNEXE IV**

---

**FORFAIT DE SOUTIEN À L'ÉQUIPE**

La dernière version du document relatif au Team Support Package est disponible dans le dossier Egnyte de l'équipe.

---

**APPENDIX IV**

---

**TEAM SUPPORT PACKAGE**

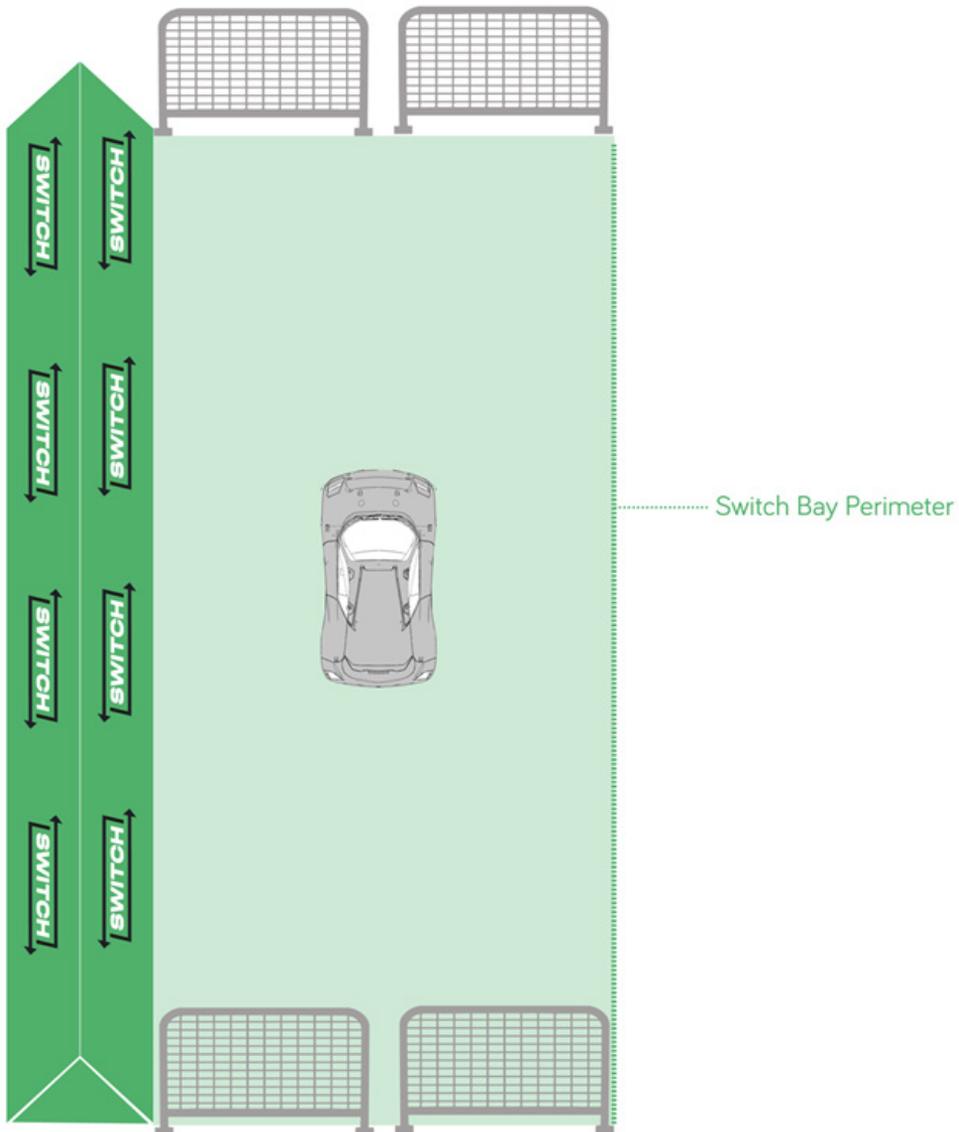
The latest version of the Team Support Package document can be found in the Team's Egnyte Folder.

**ANNEXE V**

**APPENDIX V**

**PÉRIMÈTRE DE CHANGEMENT DE PILOTE**

**SWITCH PERIMETER**



**ANNEXE VI****APPENDIX VI****UTILISATION D'UN PILOTE DE RÉSERVE POUR LA COUPE DU MONDE****USE OF A WORLD CUP RESERVE DRIVER**

1. Conformément à l'Article 7.4, si une Équipe a recours à un Pilote de réserve de la Coupe du Monde, les polices d'assurance d'Extreme H ne couvriront pas les actes ou omissions de ce Pilote de réserve de la Coupe du Monde lorsqu'il court pour ladite équipe. L'Équipe doit souscrire une assurance responsabilité civile qui couvre le Pilote de réserve de la Coupe du Monde. Les noms des Pilotes de réserve de la Coupe du Monde seront communiqués aux Équipes dans le Règlement Particulier avant chaque épreuve.
  2. Extreme H veillera à ce que le Pilote de réserve de la Coupe du Monde bénéficie d'une assurance accident et maladie personnelle pendant la période où il court pour une Équipe, et les frais de couverture pour cette période seront refacturés à l'Équipe.
  3. Extreme H s'assurera que les combinaisons et les casques du Pilote de réserve de la Coupe du Monde sont conformes à la réglementation en vigueur. Si une Équipe dispose d'une autre tenue appropriée portant ses couleurs, celle-ci pourra également être utilisée à la discrétion du Pilote de réserve de la Coupe du Monde.
  4. Les Pilotes de réserve de la Coupe du Monde seront sollicités selon le principe du premier arrivé, premier servi.
  5. Si une Équipe fait appel à un Pilote de réserve de la Coupe du Monde pendant une compétition, mais que son pilote initialement déclaré (conformément à l'Article 7.4) redevient disponible ultérieurement au cours de la même compétition, l'Équipe peut alors revenir au pilote initialement déclaré. Cependant, il n'est pas permis de revenir au pilote initial de l'Équipe pendant le jour de course où un Pilote de réserve de la Coupe du Monde a participé pour une Équipe (une course étant définie comme les Qualifications 1 et 2 plus la Grande Finale). Si le remplacement par le pilote de l'Équipe peut avoir lieu pendant une compétition, le Pilote de réserve de la Coupe du Monde sera alors à nouveau disponible pour toutes les équipes.
  6. Si un Pilote de réserve de la Coupe du Monde est utilisé par une Équipe pendant une compétition, tous les points de la Coupe du Monde pour équipes attribués restent acquis à l'Équipe, mais les points de la Coupe du Monde pour pilotes seront attribués au pilote de la Coupe s'ils sont attribués pendant que ce dernier court pour l'Équipe.
  7. Les Équipes indemniseront Extreme H pour toutes les responsabilités, coûts, dépenses, dommages et pertes découlant de l'utilisation par l'Équipe du Pilote de réserve de la Coupe du Monde.
1. Pursuant to Article 7.4, if a Team uses a World Cup Reserve Driver, Extreme H's insurance policies will not cover the acts or omissions of the World Cup reserve driver when driving for a Team. The Team must have in place third party public liability insurance that includes the World Cup reserve driver. Teams will be advised of the names of the World Cup reserve drivers in the Supplementary Regulations ahead of each event.
  2. Extreme H will ensure the World Cup Reserve Driver has Personal Accident and Medical insurance cover for the period in which they are racing for a Team, and the costs of cover for such period shall be recharged to the Team.
  3. Extreme H will ensure the World Cup Reserve Driver's suits and helmets are in compliance with applicable regulations. If a Team has an appropriately fitting alternative in Team colours, this may also be used at the World Cup reserve driver's discretion.
  4. The World Cup Reserve Drivers will be requested on a first come first served basis.
  5. If a Team uses a World Cup Reserve Driver during a Competition, but their originally declared Team driver (as declared under Article 7.4 becomes available again later during the same Competition, the Team may then swap back to the originally declared driver. However, it is not permitted to swap back to the original Team Driver during the same Race day as a World Cup Driver has participated for a Team (a Race being defined as Qualifying 1 and 2 plus the the Grand Final). If a swap back to the Team Driver is able to take place during a Competition, the World Cup reserve driver will then become available to all Teams to use once again.
  6. If a World Cup Reserve Driver is used by a Team during a Competition, all Team World Cup points awarded remain with the Team, but any Driver World Cup points will be awarded to the World Cup Driver if they are awarded while the World Cup Driver is driving for the Team.
  7. The Teams shall indemnify Extreme H against any and all liabilities, costs, expenses, damages and losses arising out of the use by the Team of the World Cup Reserve Driver.

**ANNEXE VII****UTILISATION DE LA VOITURE DE RÉSERVE DU PROMOTEUR**

1. Conformément à l'Article 11.1, si une Équipe utilise la Voiture de réserve du Promoteur, elle doit la restituer au Promoteur dans le même état que lorsqu'elle l'a prise.
2. Les polices d'assurance d'Extreme H ne couvriront pas la Voiture de réserve du Promoteur lorsqu'elle est utilisée par une Équipe. Tous les frais de réparation/remplacement sont à la charge de l'Équipe, que celle-ci choisisse ou non de souscrire une police d'assurance pour les dommages causés à la Voiture de réserve du Promoteur pendant son utilisation par l'Équipe.
3. Les frais liés à l'achat de pièces de rechange auprès de Spark Racing Technology doivent être payés directement à Spark Racing Technology.
4. La voiture sera présentée en état de fonctionnement et d'entretien parfait, avec des spécifications de construction conformes aux derniers documents techniques et bulletins.
5. Aucuns frais ne seront facturés à l'Équipe pour le kilométrage ou l'usure normale et raisonnable de toutes les pièces et composants.
6. Tout composant endommagé doit être remplacé aux frais de l'Équipe.
7. Aucuns frais ne seront facturés pour l'utilisation de la Voiture de réserve du Promoteur.
8. Les Équipes doivent continuer à utiliser les mêmes pneus que ceux qui leur ont été fournis pour la compétition, conformément à l'Article 12 du Règlement Sportif.
9. Les Équipes sont autorisées à changer la carrosserie de la Voiture pour arborer leurs propres couleurs si elles le souhaitent.
10. La Voiture de réserve ne sera fournie à une Équipe que si elle a satisfait aux vérifications techniques et qu'elle est en totale conformité avec le Règlement Technique.
11. Les Équipes indemniseront Extreme H pour toutes les responsabilités, coûts, dépenses, dommages et pertes résultant de l'utilisation par l'Équipe de la Voiture de réserve du Promoteur.

**APPENDIX VII****USE OF THE PROMOTER'S SPARE CAR**

1. Pursuant to Article 11.1, should a Team use the Promoter's Spare Car, it should be returned to the Promoter in the same condition as when it was taken.
2. Extreme H's insurance policies will not cover the Promoter's Spare Car while it is being used by a Team. All costs of repair/replacement shall be met by the Team regardless of whether the Team elects to maintain an insurance policy in respect of any damage caused to the Promoter's Spare Car while being used by the Team.
3. The costs of any spare parts acquired from Spark Racing Technology shall be paid directly to Spark Racing Technology.
4. The car will be presented in a fully functioning and maintained state with build specifications to the latest technical documents and bulletins.
5. No charges will be made to the Team for mileage or fair and reasonable wear and tear on all parts and components.
6. Any damaged components must be replaced at the Team's cost.
7. No fee will be charged for the use of the Promoter's Spare Car.
8. The Teams must continue to use the same tyres it was provided for the Competition as per Article 12 of the Sporting Regulations.
9. Teams are permitted to change bodywork on the car to its own Team colour if it so wishes.
10. The Spare Car will be provided to a Team having been passed by scrutineering and in full compliance with the Technical Regulations.
11. The Teams shall indemnify Extreme H against any and all liabilities, costs, expenses, damages and losses arising from the Team's use of the Promoter's Spare Car.

**ANNEXE VIII****APPENDIX VIII****LISTE DE CONTRÔLE POUR L'ÉQUIPE - PROCÉDURE DE DÉBUT DE JOURNÉE****TEAM START UP PROCEDURE CHECKLIST**

Cette liste de contrôle se rapporte à l'Article 19.3.2 du Règlement Sportif.

This checklist relates to Article 19.3.2 of the Sporting Regulations.

SPORTING DOCUMENT: SP-XS-0002 150425

TITLE: XH checks & equipment

SUBJECT: XH safety

DATE: 15/04/25

**XH checks & equipment****STARTING MANDATORY CHECKS**

Before starting you need to:

1. Erect safety barrier to restrict car access
2. Service disconnect and power key removed from the car
3. Neutral switch (NS) both open (pushed down)
4. Driver start/stop button in stop position (all switches released up)
5. RESS disarmed
6. Check with the voltage and continuity tester VCT that there is no voltage between the inverter casing and the bodywork in your working area.
7. Inspect visually the state of DC connectors, RESS casing, e-Motor housing, inverter casing, DCDCs (LV12/24, LV48), ECB fuel cell.
8. Inspect visually the DC and AC cables.
9. Check with the VCT that there is no voltage and that there is continuity (equipotential bonding) between the inverter casings, e-motor casings, DCDCs (LV12/24, LV48), fuel cell system, gearboxes, chassis, suspension, bodywork and all parts you might be susceptible to touch in your working area.
10. Inspect visually the hydrogen environment (tank cover, hydrogen storage tanks, hydrogen high and low pressure pipes, hydrogen fuel cell etc)
11. Using a hydrogen leak detector, check that there is no leak in the hydrogen environment.
12. Switch on both NS (released up)
13. Connect the power key
14. Switch on the car using the LHS switch P1 by pushing it down on the switch panel (car now in P1)
15. Arm the RESS by turning in the clockwise direction the two manual service disconnects (MSD)
16. Complete a power cycle:
  - a. turn off the car with P1 switch up
  - b. Wait 5s
  - c. Switch on again by going P1

17. After 2s, the safety lights (front, rear and sides) should now be green
18. Recheck all voltage values on the car using a VCT
19. Toggle down the central switch to go to P2 (HV ON)
20. Check again with the VCT all voltage values around the car. The safety light should be green and ready to go lights (headlights at the front and rear lights) should be flashing at 0.5Hz
21. Put the car in drive (press D for 1 sec whilst applying some pressure on the brake pedal) ready to go lights should be steady on => car will move if you press the throttle pedal
22. Go back to P1 by pulling up the main central switch
23. Disconnect one HVIL connector
24. Go to P2, "HVIL BROKEN" (2) should be displayed on the dash screen and the green LEDs are off. Ensure that the car does not go in P2.
25. Go to P1 then P0
26. Reconnect the HVIL connector
27. Go to P1, the error should be cleared.
28. Repeat steps 21 to 25 for each HVIL connectors and the MSD
29. Go to P2
30. Press the neutral switch (pressed down) – The car and lights should be off.
31. Go to P0
32. Press again the neutral switch (released up)
33. Repeat with extinguisher disarmed steps 27 to 30 with driver emergency switch and both extinguisher switch on the side of the car.
34. In P1 in the order below, test the car's hydrogen sensors with a calibrated mixture of 0,5% hydrogen.
  - a. Cockpit
  - b. Tank upper
  - c. Tank lower
  - d. Fuel Cell upper
  - e. Exhaust
35. The horn should sound, the H2 light should flash and "H2 leak" should be displayed on the dash screen. The value detected must be checked on the computer.
36. Spark to reset this leak detection
37. Test/check all other sensors. No alarm should be activated as the 0,5% mixture should not be strong enough to trigger. Check these values via SysMon or ATLAS data.

## Vehicle safety checks

### ■ COMPONENTS AND PROCESSES

- Drive Master switch
- External Extinguisher switch
- Neutral switch
- HVIL
- Equipotential bonding
- Insulation Monitoring

### ■ GREEN LIGHTS AND BOARD

- The Safety Lights must be on at all times when the car is in the garage (RESS + H2)
- When working on the car, teams must apply the green light board on the chassis
- The Safety Lights must be visible at all times (RESS + H2)

### ■ REVERSING LIGHT COLOUR & SOUND

No reverse light or sound are made while car is reversing. It is the individual teams responsibility to manage safe vehicle manoeuvres.

### ■ MANDATORY TEAM SAFETY EQUIPMENT

- Emergency EVAC Kit Case
- 3x Class 0 Gloves
- 3x Respirator Masks
- Spare Filters
- Emergency Medical Kit Case
- Trauma First responder Medical Kit
- Automatic Defibrillator
- Facial Shield
- 2x Rescue Hooks
- HV Insulation Mats
- RESS Extinguisher
- Fire Extinguisher
- Hydrogen sniffer

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

## ANNEXE IX

## LISTE DE CONTRÔLE POUR L'ÉQUIPE - PROCÉDURE DE FIN DE JOURNÉE

Cette liste de contrôle se rapporte à l'Article 19.3.3 du Règlement Sportif.

Date / Heure :  
Nom de l'Équipe :  
Nom du représentant de l'Équipe effectuant les vérifications :  
Numéro d'urgence du représentant de l'Équipe :

Pioneer 25 – Véhicule de course		
Pioneer 25 - SOC	%	
Pioneer 25 – Niveaux de stockage du réservoir H <sub>2</sub>	KG	
Vérifier	X ou √	Commentaire
Véhicule non en charge et déconnecté du chargeur et du refroidisseur		
Frein à main desserré		
Chargeur et refroidisseur éteints et déconnectés du véhicule		
Roues sur le véhicule		
Volant fixé en position droite		
Sangle fixée à l'avant du véhicule et posée à l'extérieur de la tente		
Test du détecteur de fuite d'hydrogène effectué et aucune fuite détectée		
Le véhicule n'est pas calé (mais peut être calé si nécessaire une fois déplacé vers un endroit sûr)		
Zone du garage de l'Équipe		
Chargeur et refroidisseur éteints		
Tous les équipements électriques non essentiels éteints		
Lumière allumée dans le garage		
Extincteurs en place		
Alarme incendie mise en place		
Détecteur d'hydrogène en place		
Trousse de premiers secours en place		
Entrée dégagée de tout obstacle		
Tous les équipements électriques non essentiels éteints		
Autres commentaires		

Ce formulaire dûment rempli doit être remis au Conseiller en santé et sécurité, ou envoyé sous forme numérisée à la Direction de l'épreuve avant de quitter le site. Direction de l'épreuve +44 XXXX XXXXXX

## APPENDIX IX

## TEAM END OF DAY CLOSE DOWN PROCEDURE CHECKLIST

This checklist relates to Article 19.3.3 of the Sporting Regulations.

Date / Time:  
Team name:  
Team representative name carrying out checks:  
Emergency contact number for team representative:

Pioneer 25 – Race Vehicle		
Pioneer 25 - SOC	%	
Pioneer 25 – H <sub>2</sub> Tank Storage Levels	KG	
Check	X or √	Comment
Vehicle not on charge & disconnected from charger and cooler		
Hand brake is off		
Charger and cooler switched off and disconnected from the vehicle		
Wheels on vehicle		
Steering wheel fixed straight position		
Strop attached to front of vehicle and laid outside of the tent		
Hydrogen gas leak detector test carried out and no leak present		
Vehicle is not chocked (but available if needs to be chocked once moved to a place of safety)		
Team Garage Area		
Charger and cooler switched off		
All non-essential powered equipment switched off		
Light on in garage		
Fire extinguishers in place		
Fire alarm put in place		
Hydrogen gas detector in place		
Medical Extraction kit in place		
Entrance clear of any obstructions		
All non-essential powered equipment switched off		
Any other comments		

This completed form is to be handed to Health and Safety Advisor or a scan sent to Event Control before departing site. Event control +44 XXXX XXXXXX

**ANNEXE X****PROCÉDURE DE RETOUR AU PADDOCK**

Cette liste de contrôle se rapporte à l'Article 36.4.2 du Règlement Sportif.

**Essai sur parcours / Activité pré-épreuve  
Week-end de course**

À la fin de toute activité sur le parcours, la Pioneer25 s'arrêtera au point de contrôle stop situé après la ligne d'arrivée. Une fois l'activité sur le parcours terminée, l'« équipe d'intervention technique » évaluera les données télémétriques afin de rendre compte de l'état de sécurité de la voiture (haute tension et hydrogène) au Délégué Sécurité de la FIA. En fonction de l'état de sécurité confirmé de la voiture, le Directeur d'Épreuve donnera des instructions aux pilotes. Le comportement attendu du pilote selon les scénarios et l'état de la voiture sera détaillé dans le Briefing de sécurité.

Si une Pioneer25 circule dans le paddock, après ravitaillement, lavage ou changement de son état de sécurité, le pilote doit alerter l'équipe par radio et suivre les instructions du paddock pour se rendre dans la zone de quarantaine. L'équipe doit immédiatement informer le Délégué Sécurité de la FIA et le Directeur d'Épreuve de la FIA de l'état de la voiture.

Une fois que le véhicule aura retrouvé un état sûr, le Délégué Sécurité de la FIA l'autorisera à quitter la zone de quarantaine pour retourner dans le paddock.

**APPENDIX X****RETURN TO PADDOCK PROCEDURE**

This checklist relates to Article 36.4.2 of the Sporting Regulations.

**Course Test / Pre Event Activity  
Race weekend.**

On completion of any course activity, the Pioneer25 will stop at the stop control point located beyond the finish line. Once course activity has been completed, the "technical response team" will evaluate the telemetry data to report the safety state of the car (High-voltage and hydrogen) to the FIA Safety Delegate. According to the confirmed car safety state, the race director will direct the drivers. The expected behaviour from the driver depending on the scenarios and car status will be detailed in the Safety Briefing.

If a Pioneer25 is travelling within the paddock, i.e. from refuelling, carwash and a car safety status changes, the driver is to alert the team via team radio and follow paddock directions to the quarantine area. The team is to immediately notify the FIA Safety Delegate and the FIA Race Director of the status.

Once a vehicle has returned to a safe status, the vehicle will be released by the FIA Safety Delegate from the quarantine area to return to the paddock.

**ANNEXE XI**

**APPENDIX XI**

**FORMAT SPORTIF EN DUEL**

**HEAD TO HEAD SPORTING FORMAT**

<b>RACES</b>			
<b>Heat No</b>	<b>Lottery Number</b>	<b>Driver</b>	<b>Lane</b>
1	1 vs 8	Driver 1	L / R
2	2 vs 7	Driver 1	L / R
3	3 vs 6	Driver 1	L / R
4	4 vs 5	Driver 1	L / R
5	1 vs 7	Driver 2	R / L
6	2 vs 6	Driver 2	R / L
7	3 vs 5	Driver 2	R / L
8	4 vs 8	Driver 2	R / L
9	1 vs 6	Driver 1	L / R
10	2 vs 5	Driver 1	L / R
11	3 vs 8	Driver 1	L / R
12	4 vs 7	Driver 1	L / R
13	1 vs 5	Driver 2	R / L
14	2 vs 8	Driver 2	R / L
15	3 vs 7	Driver 2	R / L
16	4 vs 6	Driver 2	R / L

After the above races, the top four (4) Teams in the Intermediate Classification points table will progress to the Semi Finals



<b>SEMI FINALS</b>			
<b>Semi Final No</b>	<b>Draw</b>	<b>Driver</b>	<b>Lane</b>
1	1st vs 3rd	Driver 1	1st Chooses
2	2nd vs 4th	Driver 1	2nd Chooses

The winners of each Semi Final will progress to the Final



<b>FINAL</b>		
<b>Draw</b>	<b>Driver</b>	<b>Lane</b>
Winner of Semi Final 1 v Winner of Semi Final 2	Driver 2	Lottery Draw

## ANNEXE XII

## APPENDIX XII

## LISTE DES PÉNALITÉS

La liste suivante d'exemples de pénalités n'est pas exhaustive. Les Commissaires Sportifs ont toute autorité en matière de pénalités imposées.

Art.	INFRACTION	PÉNALITÉ	Appliquée par
7.3.5	Non-participation d'une équipe ou d'un pilote à l'épreuve	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs
8.5	Absence de preuve de suivi d'une formation à la sécurité	Disqualification (Départ refusé)	Commissaires Sportifs
11.2.3	Remplacement de composants	Pénalité de 5 minutes appliquée après la course	Commissaires Sportifs
11.2.6	Scellés brisés	Pénalité de 5 minutes appliquée après la course	Commissaires Sportifs
12.3	Traitement interdit des pneus	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs
12.4	Utilisation d'une quantité de pneus autre que celle prescrite pour la Coupe du Monde	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs
12.3	Traitement illégal des pneus	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs
13	Tout manquement aux instructions, règles et spécifications du Promoteur concernant la recharge ou le ravitaillement	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs
13.1.6	Modification des spécifications des unités de recharge ou de ravitaillement	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs
14.2	Non-respect des exigences imposées aux concurrents	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs
15.	Véhicule non conforme aux mesures de sécurité	Disqualification (Départ refusé)	Commissaires Sportifs
16.	Les pilotes ne disposent pas de l'équipement nécessaire ou ne le portent pas conformément aux instructions du fabricant.	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs

## LIST OF PENALTIES

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

Art.	INFRINGEMENT	PENALTY	Applied by
7.3.5	Non-participation of a team or driver in the event	Stewards' discretion	Stewards
8.5	No proof of Safety training signing on	Disqualification (Start refused)	Stewards
11.2.3	Replacement of components	5 Minutes time penalty applied following race	Stewards
11.2.6	Broken seals	5 Minutes time penalty applied following race	Stewards
12.3	Forbidden treatment of tyres	Stewards' discretion	Stewards
12.4	Use of tyres quantity other than those prescribed for the World Cup	Stewards' discretion	Stewards
12.3	Illegal treatment of tyres	Stewards' discretion	Stewards
13	Any failure to follow the directions, rules and specifications of the Promoter regarding charging or refuelling	Stewards' discretion	Stewards
13.1.6	Alteration to the specification of the charging or refuelling units	Stewards' discretion	Stewards
14.2	Breach of the competitors requirements	Stewards' discretion	Stewards
15.	Car failing to conform to the Safety measures	Disqualification (Start refused)	Stewards
16.	Drivers do not have the necessary equipment or do not wear it as intended by the manufacturer.	Stewards' discretion	Stewards

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

19.1	Non-conformité de la caméra-incident du paddock	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs	19.1	Non-compliance with the paddock judicial cameras	Stewards' discretion	Stewards
19.2	Non-conformité de la caméra-incident de la voiture	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs	19.2	Non-compliance with the car judicial camera	Stewards' discretion	Stewards
20.3	Non-respect des mesures de sécurité dans le garage des équipes	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs	20.3	Failure to comply with the safety measurements in the teams' garage	Stewards' discretion	Stewards
21.2	Travaux non autorisés pendant la période de couvre-feu	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs	21.2	Unauthorised work during the curfew period	Stewards' discretion	Stewards
2.24 28.1 ; 47	Infraction aux règles du Parc Fermé	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs	2.24 28.1; 47	Infringement of the Parc Fermé rules	Stewards' discretion	Stewards
20.1.2	Non-respect de la limitation de vitesse dans le paddock	100 € pour chaque km/h au-dessus de la limite	Directeur d'Épreuve Directeur de Course	20.1.2	Failure to respect the speed limit in the paddock	€100 for each kph over the limit.	Race Director Clerk of the Course
26.2	Absence de licence valable	Disqualification (Départ refusé)	Commissaires Sportifs	26.2	Absence of valid Licences	Disqualification (Start refused)	Stewards
26.2	Absence de l'autorisation de l'ASN sur le bulletin d'engagement (s'il y a lieu)	Disqualification (Départ refusé)	Commissaires Sportifs	26.2	Absence of the ASN's permission on the entry form (where applicable)	Disqualification (Start refused)	Stewards
28.2.1	Voiture non conforme au règlement technique	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs	28.2.1	Car not in conformity with the technical regulations	Stewards' discretion	Stewards
28.2.2	Absence des marques d'identification apposées par les commissaires techniques	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs	28.2.2	Absence of the identification marks affixed by the scrutineers	Stewards' discretion	Stewards
28.2.4	Toute falsification ou tentative de falsification des marques d'identification	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs	28.2.4	Any tampering with or attempt to tamper with the identification marks	Stewards' discretion	Stewards
30.1.1	Comportement antisportif pendant une compétition Tout contact intentionnel ou imprudent entre pilotes/voitures après l'arrivée	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs	30.1.1	Unsporting behaviour during a Competition Any deliberate or reckless contact between Drivers/cars after the finish	Stewards' discretion	Stewards
30.1.2	Conduite dans le sens inverse de la course	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs	30.1.2	Driving opposite direction of the race	Stewards' discretion	Stewards
30.1.3 31.4.2	Non-respect des instructions des officiels	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs	30.1.3 31.4.2	Not following the instruction of the officials	Stewards' discretion	Stewards

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

30.2 Annexe L Chapitre V	Non-respect des règles de conduite	1 <sup>er</sup> avertissement : pénalité de 2 secondes  2 <sup>e</sup> avertissement : pénalité de 5 secondes  3 <sup>e</sup> avertissement : pénalité de 10 secondes ou à l'appréciation des Commissaires Sportifs	Directeur d'Épreuve Directeur de Course  Directeur d'Épreuve Directeur de Course  Directeur d'Épreuve Directeur de Course Commissaires Sportifs	30.2 App. L Chapter V	Not following the rules for driving conduct	1 <sup>st</sup> report: 2-second time penalty  2 <sup>nd</sup> report: 5-second time penalty  3 <sup>rd</sup> report: 10 seconds or Stewards' discretion	Race Director Clerk of the Course  Race Director Clerk of the Course  Race Director Clerk of the Course Stewards
30.2	Provoquer une collision	10 secondes	Commissaires Sportifs	30.2	Causing a collision	10 seconds	Stewards
30.2	Provoquer une collision et en tirer avantage	Rendre la position ou 20 secondes	Commissaires Sportifs	30.2	Causing a collision and gaining an advantage	Giving back the position or 20 seconds	Stewards
30.2	Conduite en dehors des limites de la piste et obtention d'un avantage	Rendre la position ou 10 secondes	Commissaires Sportifs	30.2	Driving outside the track limits and gaining an advantage	Giving back the position or 10 seconds	Stewards
30.2	Avoir illégalement empêché une manœuvre de dépassement légitime d'un pilote	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs	30.2	Illegally prevented a legitimate passing manoeuvre by a Driver;	Stewards' discretion	Stewards
30.2	Avoir illégalement gêné un autre pilote lors d'une manœuvre de dépassement	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs	30.2	Illegally impeded another Driver during a passing manoeuvre.	Stewards' discretion	Stewards
30.2	Forcer un autre pilote à sortir de la piste	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs	30.2	Forcing another Driver off the track	Stewards' discretion	Stewards
31.2	Absence ou retard du Team Manager ou de son représentant désigné à la réunion des Team Managers	Amende de 500 €	Directeur d'Épreuve Directeur de Course	31.2	Team Manager or his designated representative not attending or being late at the Team Managers' meeting	Fine of €500	Race Director Clerk of the Course
31.3	Absence ou retard d'un/de pilote(s) au Briefing des pilotes, absence du Team Manager au Briefing des pilotes	Amende de 500 €	Directeur d'Épreuve Directeur de Course	31.3	Drivers not attending or being late at the Drivers' briefing, Team Manager not attending the Drivers' briefing	Fine of €500	Race Director Clerk of the Course
32	Non-présentation dans la Zone réservée aux médias	Amende de 500 €	Directeur d'Épreuve Directeur de Course	32	Failure to appear in the Media Zone	Fine of €500	Race Director Clerk of the Course
32.2.3	Renversement d'un drapeau de porte	10 secondes, plus le temps gagné	Commissaires Sportifs	32.2.3	Knocking down a Gate flag	10 seconds, plus any time gained.	Stewards
33.2	Pilotes ne roulant pas sur la piste comme requis	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs	33.2	Drivers not drive on the track as required.	Stewards' discretion	Stewards

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
 FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

34.	Violation de la réglementation relative à l'accès à la piste	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs	34.	Breach of the regulations regarding track access	Stewards' discretion	Stewards
36.1.1	Ne pas avoir effectué au moins un tour complet lors d'une séance d'essais	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs	36.1.1	Not complete at least one full lap during any Practice session	Stewards' discretion	Stewards
37.1	Violation des règles relatives à la puissance maximale	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs	37.1	Breach of the maximum power regulations	Stewards' discretion	Stewards
37.4.2	Non-respect des procédures au contrôle STOP	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs	37.4.2	Not following the procedures at the STOP Control	Stewards' discretion	Stewards
38.1.3	Défaut de notification de non-départ à une course	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs	38.1.3	Failure to notify a non-start	Stewards' discretion	Stewards
38.2.3	Infractions au départ	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs	38.2.3	Start infringements	Stewards' discretion	Stewards
38.2.11	Non-franchissement de la ligne de départ dans les 50 secondes	Retrait du départ	Directeur d'Épreuve Directeur de Course	38.2.11	Failing to cross the start line within 50 seconds	Removal from the start	Race Director Clerk of the Course
38.3	Faux départs	1 <sup>re</sup> infraction - 20 secondes 2 <sup>e</sup> infraction – 60 secondes	Directeur d'Épreuve Directeur de Course	38.3	False starts	1 <sup>st</sup> offence – 20 seconds 2 <sup>nd</sup> offence – 60 seconds	Race Director Clerk of the Course
38.3	Plus de 2 faux départs	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs	38.3	More than 2 false starts	Stewards' discretion	Stewards
39	Non-respect des procédures de changement de pilote	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs	39	Not following the drivers' switch procedures	Stewards' discretion	Stewards
39.3.2	Libération dangereuse de la voiture	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs	39.3.2	Unsafe release of the car	Stewards' discretion	Stewards
46	Non-respect de la signalisation	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs	46	Failure to respect the signaling	Stewards' discretion	Stewards
Annexe XIV	Non-application des prescriptions et procédures relatives à la réglementation de sécurité HT/H <sub>2</sub>	À l'appréciation des Commissaires Sportifs	Commissaires Sportifs	App. XIV	Failure to comply with the prescriptions and procedures of the HV/H2 safety Regulations	Stewards' discretion	Stewards

RSXH = Règlement Sportif Extreme H de la FIA

XHSR = FIA Extreme H Sporting Regulations

## ANNEXE XIII

SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX EXIGENCES  
ORGANISATIONNELLES

La réglementation suivante s'adresse uniquement aux organisateurs et n'a pas de valeur réglementaire pour les concurrents. Toutefois, les organisateurs doivent respecter toutes les dispositions de la présente Annexe.

Les articles suivants renvoient aux articles du Règlement Sportif de la Coupe du Monde de Extreme H.

## OFFICIELS

## 6. OFFICIELS

Au moins un des Commissaires Sportifs, le Délégué Technique, le Commissaire Technique en chef et le Chef des secours doivent être présents sur le lieu de la Compétition au plus tard une heure avant l'heure d'ouverture des vérifications administratives ou des vérifications techniques, selon la première éventualité.

## 6.1. Désignations FIA

Les délégués supplémentaires suivants peuvent être désignés par la FIA.

- Directeur d'Épreuve
- Délégué Technique de la FIA et Délégué(s) Technique(s) adjoint(s)
- Délégué Sportif de la FIA
- Délégué Sécurité de la FIA
- Délégué Médical de la FIA
- Délégué Médias de la FIA
- Chronométrateur en chef de la FIA

## 6.3.6. Responsables des relations avec les concurrents

Les Responsables des relations avec les concurrents, dont au moins un doit parler couramment l'anglais, doivent être facilement identifiables grâce à une tenue distinctive. Ils doivent au minimum être présents lors des vérifications techniques et administratives.

Les missions des Responsables des relations avec les concurrents sont les suivantes :

- tenir les équipages informés de tout Additif ou communication publiés ;
- donner des réponses précises à toutes les questions posées ;
- fournir des informations ou des éclaircissements concernant le déroulement de l'épreuve ;
- dans la mesure du possible, éviter de transmettre aux Commissaires Sportifs les questions qui pourraient être résolues de manière satisfaisante par une explication claire.

Leurs noms et coordonnées seront communiqués aux concurrents dans le groupe des Team Managers de la plateforme de messagerie en ligne mise en place par la FIA. Le programme de leurs activités et leur emplacement pendant la compétition seront également postés sur le tableau d'affichage officiel.

## 6.4. COORDONNÉES TÉLÉPHONIQUES DES OFFICIELS

Les coordonnées téléphoniques des officiels de la FIA désignés pour l'épreuve, ainsi que toute modification du programme de l'épreuve, doivent être communiquées au Département Médical de la FIA (medical@fia.com) après la première réunion des Commissaires Sportifs.

## 6.8. JUGES DE FAIT (LE CAS ÉCHÉANT)

Toute personne désignée par l'organisateur conformément à l'Article 11.16 du Code. La liste des juges de fait ainsi que leurs fonctions doivent être publiées dans le Règlement Particulier ou dans un Additif.

## 6.9. OFFICIELS ET COMMISSAIRES

Les organisateurs doivent veiller à ce que, dans l'exercice de leurs fonctions, les officiels et les commissaires ne soient pas amenés à se mettre en danger. Il incombe à l'organisateur de s'assurer que

## APPENDIX XIII

## ORGANISATIONAL REQUIREMENT SPECIFICATIONS

The following regulations are for organisers only and don't have any regulatory value for competitors. However, the organisers must respect all provisions of this Appendix.

The following articles refers to the articles in the general part of the Extreme H World Cup Sporting Regulations.

## OFFICIALS

## 6. OFFICIALS

At least one of the Stewards, the Technical Delegate, the Chief Scrutineer and the Rescue Chief must be present at the venue of the Competition at the latest one hour before the opening of the administrative checking or scrutineering whichever is first.

## 6.1. FIA Nominations

The following additional delegates may be appointed by the FIA.

- Race Director
- FIA Technical Delegate and Deputy Technical Delegate/s
- FIA Sporting Delegate
- FIA Safety Delegate
- FIA Medical Delegate
- FIA Media Delegate
- FIA Chief Timekeeper

## 6.3.6. Competitors Liaison Officers (CLO)

Competitor liaison officers, at least one of whom should be fluent in English, must be easily identifiable by means of distinctive clothing. As a minimum they must be present at scrutineering and administrative checks.

The mission of the Competitor Liaison Officers is:

- to keep crews informed of any Bulletins or communications issued;
- to give accurate answers to all questions asked;
- to provide information or clarification in connection with the running of the event;
- where possible, to avoid forwarding questions to the Stewards that could be solved satisfactorily by a clear explanation.

Their names and contact details will be provided to Competitors in the Team Managers' group of the online messaging platform established by the FIA. A schedule of their activities and location during the Competition will also be posted on the official noticeboard.

## 6.4. PHONE CONTACT DETAILS OF OFFICIALS

The phone contact details of the FIA officials nominated for the event, as well as any changes to the programme of the event, must be sent to the FIA Medical Department (medical@fia.com) after the Stewards' first meeting.

## 6.8. JUDGES OF FACT (IF ANY)

Any person nominated by the organiser in accordance with Art. 11.16 of the Code. The list of the judges of fact and their duty must be published in the Supplementary Regulations or in a Bulletin.

## 6.9. OFFICIALS AND MARSHALS

Organisers should ensure that, in performing their duties, officials and marshals are not required to place themselves in danger. It is the organiser's responsibility to ensure that officials and marshals

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

les officiels et les commissaires ont reçu une formation adéquate à cet égard.

are adequately trained in this regard.

## DOCUMENTS STANDARD

### 20.2 LOGO DE LA COUPE DU MONDE

20.2.1 Le titre et le logo de l'épreuve ainsi que le logo officiel attribué par la FIA à la Coupe du Monde concernée doivent figurer au haut de tout document officiel et tout média numérique. Le logo de l'épreuve doit être placé à gauche et le logo de la Coupe du Monde FIA à droite. Le logo de la FIA et celui de la Coupe du Monde ne doivent jamais être placés à côté des logos des sponsors des organisateurs.

20.2.2 Selon le cas, le(s) sponsor(s) de la Coupe du Monde doi(ven)t figurer également.

### 20.3 RÈGLEMENT PARTICULIER

20.3.1 Une version électronique du Règlement Particulier doit parvenir à la FIA conformément au Règlement Sportif de la Coupe du Monde de Extreme H de la FIA.

20.3.2 Après réception du projet de Règlement Particulier, la FIA informera l'organisateur de toute modification à apporter et délivrera un visa autorisant sa publication.

20.3.3 Le Règlement Particulier doit être publié sur le site officiel de la Coupe du Monde de Extreme H, conformément au Règlement Sportif de la Coupe du Monde de Extreme H de la FIA.

20.3.4 Une copie électronique du Règlement Particulier final doit être envoyée à la FIA dès sa publication.

### 20.4 DOSSIER DE SÉCURITÉ

Un projet de dossier de sécurité doit être envoyé par voie électronique au Département Sécurité de la FIA au moins quatre semaines avant le début de l'épreuve. Ce projet doit être conforme à l'Annexe H du Code Sportif International de la FIA et doit comprendre au minimum :

- La conception du tracé de la piste :
- Le tracé de la piste ne doit comporter aucun objet solide (rochers, arbres, barrières, etc.) situé sur la surface de course, y compris les bords de la piste.
- Des images prises par drone du site, y compris le tracé de la piste
- Une carte altimétrique
- La localisation et les dimensions des zones réservées aux spectateurs
- La localisation de la zone de quarantaine et le dispositif de sécurité
- La localisation de la zone de ravitaillement et le dispositif de sécurité
- La localisation de la zone de contrôle stop et le dispositif de sécurité
- La localisation des postes de commissaires et des caméras de télévision
- La disposition du paddock (y compris l'attribution des stands) avec ses dimensions et le dispositif de sécurité
- Noms / fonctions / coordonnées des officiels

Pour plus d'informations, veuillez vous reporter à l'Annexe XIV du présent règlement.

### 20.5 DÉLIVRANCE D'UN VISA FIA

Avant de délivrer un visa, la FIA évaluera les documents suivants :

- Règlement Particulier,
- Projet de dossier de sécurité.

### 20.6 SITE WEB DE L'ÉPREUVE

L'organisateur doit mettre à disposition un site web dédié à son épreuve. Toutes les informations postées sur le site web doivent être datées. L'organisateur doit afficher un chronométrage en direct sur ses sites web.

## STANDARD DOCUMENTS

### 20.2 WORLD CUP LOGO

20.2.1 The title and logo of the event and the official logo attributed by the FIA to the World Cup concerned must appear on the top of any official documents and on all digital media. The event logo should be positioned to the left side and the FIA World Cup logo to right side. The FIA and the World Cup logo must never be placed together with the logos of the organisers' sponsors.

20.2.2 Depending on the case, the sponsor(s) of the World Cup must be included as well.

### 20.3 SUPPLEMENTARY REGULATIONS

20.3.1 An electronic version of the Supplementary Regulations must reach the FIA according to the FIA Extreme H World Cup Sporting Regulations.

20.3.2 Following the receipt of the draft Supplementary Regulations, the FIA will inform the Organiser of any modifications to be made and will issue a visa authorising their publication.

20.3.3 The Supplementary Regulations must appear on the official Extreme H World Cup website according to the FIA Extreme H World Cup Sporting Regulations.

20.3.4 An electronic copy of the final Supplementary Regulations must be sent to the FIA upon publication.

### 20.4 SAFETY DOSSIER

An electronically mailed draft safety dossier must be submitted to the FIA Safety Department, at least 4 weeks before the start of the event. This draft shall follow Appendix H of the FIA International Sporting Code and shall include at least:

- Track layout design:
- The circuit layout shall not have any solid object (rock, trees, barriers, etc.) located in the racing surface including the track edges
- Drone imagery of the location including the track layout
- Elevation map
- Spectator zone locations and measurement
- Quarantine zone location and safety setup
- Refuelling zone location and safety setup
- Stop Control zone and safety setup
- Marshal post and TV camera locations
- Paddock area layout (including pit attributions) with measurement distance and safety setup
- Official names / positions / contacts

For further information please refer to Appendix XIV of these regulations.

### 20.5 ISSUING OF AN FIA VISA

Before issuing a visa, the FIA will evaluate the following documents:

- Supplementary Regulations
- Draft Safety Dossier.

### 20.6 EVENT WEBSITE

The Organiser must make available a website dedicated to its event. All the information posted on the website must be dated. The Organiser must have live timing on its websites.

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

**20.7 TABLEAU D’AFFICHAGE NUMÉRIQUE**

Le tableau d’affichage numérique doit contenir des informations destinées aux concurrents et relatives uniquement à la Coupe du Monde de Extreme H de la FIA. L’arborescence des dossiers doit être structurée comme suit :

1. Règlement Particulier et Additifs
2. Documents des Commissaires Sportifs
3. Documents du Directeur d’Épreuve / Directeur de Course
4. Résultats et classements
5. Documents de l’organisateur (par exemple, Guide de l’épreuve, etc.)

**51. ACCRÉDITATION ENVIRONNEMENTALE DE LA FIA**

Tous les Organisateur d’épreuves Extreme H doivent se conformer au Programme d’accréditation environnementale de la FIA, disponible à l’adresse <https://www.fia.com/environmental-accreditation-programme>.

Le niveau d’accréditation le plus élevé, trois étoiles, sera obligatoire pour les organisateurs souhaitant participer à la Coupe du Monde de Extreme H.

**20.7 DIGITAL NOTICE BOARD**

The digital notice board must contain information aimed at competitors and relating to the FIA Extreme H World Cup only. The folder tree must be structured as follows:

1. Supplementary Regulations & Bulletins
2. Stewards documents
3. Race Director / Clerk of the Course documents
4. Results and Classifications
5. Organiser documents (e.g. Event Guide, etc.)

**51. FIA ENVIRONMENTAL ACCREDITATION**

All Extreme H event Organisers must follow the FIA Environmental Accreditation Programme which can be found at <https://www.fia.com/environmental-accreditation-programme>.

The top level of accreditation, Three-Star will be mandatory for Organisers, to be part of the Extreme H World Cup.

## ANNEXE XIV

RÈGLEMENTATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ  
OPÉRATIONNELLE POUR LES SYSTÈMES HAUTE TENSION  
ET HYDROGÈNE

## 1. CHAMP D'APPLICATION

Le présent article définit les exigences relatives à la sécurité opérationnelle des véhicules à haute tension et à hydrogène dans les compétitions automobiles. Ces technologies comportent des risques spécifiques sur le plan électrique, thermique, chimique et en matière d'incendie et d'explosion, qui doivent être gérés avec soin pour garantir la sécurité de l'organisation et du déroulement de l'épreuve.

## 2. DÉFINITIONS

## 2.1 Véhicule à haute tension

Un véhicule à haute tension est un véhicule fonctionnant avec des systèmes électriques dans une plage de 30 à 1000 volts en courant alternatif ou de 60 à 1500 volts en courant continu. Ces véhicules doivent être équipés de voyants indiquant l'état de sécurité de leur système à haute tension, communément appelés « voyants de sécurité », comme détaillé dans les règlements techniques pertinents ou à l'Article 253 de l'Annexe J du Code Sportif International.

## 2.2 Véhicule à hydrogène

Un véhicule à hydrogène est un véhicule équipé d'un système de stockage d'hydrogène, sous forme gazeuse ou liquéfiée, comme source de carburant. L'hydrogène est utilisé soit par combustion, soit via une pile à combustible pour produire de l'électricité. Ces véhicules doivent être équipés d'indicateurs de sécurité indiquant l'état de leur système à hydrogène, appelés « voyants de sécurité H2 », comme détaillé dans les règlements techniques pertinents de la Coupe du Monde.

## 2.3 Exigences de sécurité opérationnelle

Les exigences relatives à la sécurité opérationnelle, appelées « sécurité haute tension » ou « sécurité hydrogène », visent à gérer et à atténuer les risques et dangers spécifiques induits par ces technologies. L'objectif est de préparer de manière adéquate les organisateurs de la compétition à réagir à toute situation induite par la technologie haute tension ou hydrogène et aux risques et dangers qui y sont associés.

Afin de garantir une gestion efficace de la sécurité, une structure organisationnelle avec des rôles et des responsabilités clairement définis doit être mise en place pour tous les volontaires et les officiels. Cette structure doit s'aligner sur le cadre opérationnel de la compétition et répondre aux préoccupations de sécurité spécifiques à la haute tension et à l'hydrogène.

En outre, les procédures spécifiques liées à la sécurité de la haute tension et de l'hydrogène doivent être détaillées dans des briefings de sécurité dédiés. Ces briefings doivent être organisés pour tout le personnel concerné et accompagnés de documents à distribuer et de lignes directrices de la FIA afin de garantir une compréhension et une préparation approfondies. Les briefings doivent couvrir les protocoles d'intervention d'urgence, les mesures d'atténuation des risques et les procédures de gestion des incidents adaptées aux incidents liés à la haute tension et à l'hydrogène.

## 2.4 Risques et dangers

## 2.4.1 Risques et dangers liés à la haute tension

L'analyse détaillée menée par la FIA sur les véhicules de compétition à haute tension a permis d'identifier cinq groupes de dangers :

- Chocs électriques
- Arc électrique
- Décharge électrostatique
- Risque d'incendie
- Risques chimiques

## APPENDIX XIV

HIGH-VOLTAGE AND HYDROGEN OPERATIONAL SAFETY  
REGULATIONS

## 1. SCOPE

This article provides the requirements in relation to operational safety around high-voltage and hydrogen-powered vehicles in motorsport competition. Such technology entails specific electrical, thermal, fire, chemical, and explosion risks that should be managed carefully for the safe organisation and running of the event.

## 2. DEFINITIONS

## 2.1 High-Voltage Vehicle

A high-voltage vehicle is any vehicle operating with electrical systems within the range of 30 to 1000 volts AC or 60 to 1500 volts DC. These vehicles shall be equipped with lights that represent the safety status of their high-voltage system, commonly referred to as "safety lights," as detailed in the relevant technical regulations or Article 253 of Appendix J to the International Sporting Code.

## 2.2 Hydrogen-Propelled Vehicle

A hydrogen-propelled vehicle is any vehicle that carries a hydrogen storage system, either gaseous or liquefied, as a fuel source. The hydrogen is used either through combustion or via a fuel cell to generate electricity. These vehicles shall be equipped with safety indicators representing the status of their hydrogen system, known as "H2 safety lights," as detailed in the relevant technical regulations of the World Cup.

## 2.3 Operational Safety Requirements

The requirements pertaining to operational safety, referred to as high-voltage safety or hydrogen safety, are intended to manage and mitigate the specific risks and hazards induced by these technologies. The objective is to adequately prepare the organisers of the competition to respond to any situation induced by high-voltage or hydrogen technology and their associated risks and hazards.

To ensure effective safety management, an organisational structure with clearly defined roles and responsibilities shall be established for all volunteers and officials. This structure must align with the competition's operational framework and address both high-voltage and hydrogen-specific safety concerns.

Additionally, specific procedures related to high-voltage and hydrogen safety shall be detailed in dedicated safety briefings. These briefings must be conducted for all relevant personnel and accompanied by handout documents and FIA guidelines to ensure thorough understanding and preparedness. The briefings shall cover emergency response protocols, risk mitigation measures, and incident handling procedures tailored to both high-voltage and hydrogen-related incidents.

## 2.4 Risks and Hazards

## 2.4.1 High-Voltage Related Risks and Hazards

From the detailed analysis conducted by the FIA on high-voltage competition vehicles, five groups of hazards have been identified:

- Electric shock
- Electric arc
- Electrostatic discharge
- Risk of fire
- Chemical risks

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025**2.4.2 Risques et dangers liés à l'hydrogène**

Les véhicules à hydrogène présentent des risques particuliers en raison des propriétés de l'hydrogène. Ces risques comprennent l'inflammabilité, la dégradation des matériaux, les fuites et divers dangers liés aux conditions de stockage.

D'après l'analyse détaillée menée par la FIA sur les véhicules de compétition fonctionnant à l'hydrogène, les risques suivants peuvent être associés au stockage de l'H<sub>2</sub> à l'état gazeux et liquide :

**Dangers généraux (hydrogène liquide et gazeux)**

1. Substance inflammable :
  - Danger : l'hydrogène est hautement inflammable et s'enflamme facilement.
  - Risque : incendie ou explosion en cas de fuite d'hydrogène et de contact avec une source d'inflammation.
2. Haute pression :
  - Danger : l'hydrogène gazeux est stocké à des pressions extrêmement élevées (jusqu'à 700 bars).
  - Risque : la rupture du réservoir ou une dépressurisation soudaine peuvent entraîner une force explosive et la projection de débris.
3. Dégradation des matériaux :
  - Danger : l'hydrogène peut provoquer une fragilisation des métaux.
  - Risque : défaillance structurelle du réservoir ou de ses raccords, augmentant le risque de fuites.
4. Fuites :
  - Danger : l'hydrogène est une petite molécule qui peut facilement s'échapper par de minuscules fissures ou des joints défectueux.
  - Risque : formation d'un mélange gazeux explosif dans des espaces confinés.
5. Dilatation thermique :
  - Danger : la chaleur provoque la dilatation du gaz.
  - Risque : augmentation de la pression interne pouvant entraîner une contrainte excessive sur le réservoir.
6. Électricité statique :
  - Danger : l'hydrogène s'enflamme facilement au contact d'étincelles.
  - Risque : décharge électrostatique pouvant provoquer un incendie ou une explosion pendant le ravitaillement ou la maintenance.

**2.5 Procédures de sécurité relatives à l'hydrogène (procédures opérationnelles standard)**

Les procédures de sécurité relatives à l'hydrogène définissent les mesures opérationnelles nécessaires pour manipuler en toute sécurité les véhicules à hydrogène lors d'une épreuve. Elles comprennent des protocoles de détection des fuites, des mesures d'intervention d'urgence et des procédures d'arrêt contrôlé en cas d'accident. La FIA fournit des documents synthétiques (procédures opérationnelles standard) qui expliquent et guident la mise en œuvre des mesures de sécurité relatives à l'hydrogène. Ces documents doivent être distribués par le Délégué Sécurité de la FIA avant l'épreuve. Ils s'appliquent à diverses situations en tenant compte de différents critères :

- Incendie
- État du système H<sub>2</sub>
- État de santé du pilote
- Gravité de l'accident

**2.6 Lignes directrices de sécurité relatives à l'hydrogène**

Les lignes directrices de sécurité sont des documents spécifiques contenant des informations et des recommandations supplémentaires, qui dépendent de la technologie et du championnat dans lequel cette technologie est utilisée. Ces lignes directrices peuvent spécifier les distances de sécurité, les procédures ou d'autres exigences techniques pour une manipulation sûre des véhicules à haute tension et à hydrogène. Elles sont distribuées aux parties concernées avant l'épreuve et sont également disponibles sur demande auprès du Département Sécurité de la FIA. Les lignes

**2.4.2 Hydrogen-Related Risks and Hazards**

Hydrogen-powered vehicles present unique risks due to the properties of hydrogen. These risks include flammability, material degradation, leakage, and various hazards related to storage conditions.

From the detailed analysis conducted by the FIA on hydrogen-powered competition vehicles, the below risks can be associated with H<sub>2</sub> storage in gaseous and liquid state:

**General Hazards (Both Liquid and Gaseous Hydrogen)**

1. Flammable Substance:
  - Hazard: Hydrogen is highly flammable and easily ignitable.
  - Risk: Fire or explosion if hydrogen leaks and encounters an ignition source.
2. High Pressure:
  - Hazard: Hydrogen gas is stored at extremely high pressures (up to 700 bar).
  - Risk: Tank rupture or sudden depressurization can lead to explosive force and debris.
3. Material Degradation:
  - Hazard: Hydrogen can cause embrittlement in metals.
  - Risk: Structural failure of the tank or its fittings, increasing the chance of leaks.
4. Leaks:
  - Hazard: Hydrogen is a small molecule that can easily escape through tiny cracks or faulty seals.
  - Risk: Formation of an explosive gas mixture in confined spaces.
5. Thermal Expansion:
  - Hazard: Heat causes the gas to expand.
  - Risk: Increased internal pressure that could overstress the tank.
6. Static Electricity:
  - Hazard: Hydrogen is easily ignited by sparks.
  - Risk: Electrostatic discharge causing a fire or explosion during refuelling or maintenance.

**2.5 H2 Safety Procedures (Standard Operating Procedures)**

Hydrogen safety procedures define the necessary operational steps to handle hydrogen-powered vehicles safely during an event. These include leak detection protocols, emergency response measures, and controlled shutdown procedures in case of an accident. The FIA provides synthetic documents (Standard Operating Procedures) that explain and guide hydrogen safety implementations, which shall be distributed by the FIA Safety Delegate before the event. These are applicable for various situations considering different criteria:

- Fire
- H<sub>2</sub> system state
- Driver health state
- Crash severity

**2.6 H2 Safety Guidelines**

Safety guidelines are specific documents covering additional information and recommendations, which depend on the technology and championship in which this technology is used. These guidelines may specify safety distances, procedures, or other technical requirements for safe handling of high-voltage and hydrogen vehicles. They are distributed between relevant parties prior to the event and are also available upon request from the FIA Safety Department. The guidelines available are listed below:

**RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025**  
**FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025**

directrices disponibles sont répertoriées ci-dessous :

- Directeur de Course
- Direction de Course
- Délégué Sécurité Hydrogène
- Commissaire de piste
- Équipes
- Voie des stands
- Zone de quarantaine
- Clerk of course
- Race Control
- Hydrogen Safety Delegate
- Marshal
- Teams
- Pitlane
- Quarantine zone

## 2.7 Distance de sécurité

Dans le contexte d'une épreuve de sport automobile, la « distance de sécurité » désigne la distance minimale qui doit être maintenue entre les personnes et les zones, équipements ou activités dangereux afin d'assurer leur sécurité. Il s'agit d'une mesure essentielle pour prévenir les accidents, les blessures ou les dommages dus à des dangers potentiels tels que les explosions, les décharges électriques ou les projections de débris.

### 2.7.1 Pour les systèmes à hydrogène (CGH2)

En cas d'alerte H2 (clignotement du voyant de sécurité H2 et alerte sonore), le périmètre de sécurité immédiat doit être d'au moins 50 mètres. D'autres situations critiques, telles que des accidents, des fuites d'hydrogène ou des défaillances du système à hydrogène, peuvent présenter des risques supplémentaires tels que des incendies, des explosions ou des projections de débris, nécessitant des précautions supplémentaires.

Dans de telles situations critiques, le périmètre de sécurité pour les spectateurs doit être fixé à un minimum de 100 mètres. Les premiers intervenants peuvent suivre une approche étape par étape en fonction de l'évaluation de la situation, de leurs propres compétences et de l'équipement disponible. Les mesures de sécurité spécifiques à suivre dans chaque cas doivent être discutées au niveau de la Coupe du Monde et au cas par cas avec le soutien du Délégué Sécurité de la FIA.

### 2.7.2 Pour les systèmes à haute tension (HT)

En cas d'alerte HT (voyant de sécurité HT rouge et clignotant), le périmètre de sécurité doit être de 1,25 mètre (selon la norme DGUV 209-093), afin de garantir qu'aucun personnel non autorisé ne s'approche du système haute tension défectueux. En cas de risque d'incendie lié à une batterie HT, un périmètre de sécurité de 5 mètres est requis jusqu'à ce que le Délégué Sécurité de la FIA confirme que la zone est sûre pour le personnel. Seules les personnes formées et correctement équipées doivent intervenir à l'intérieur de ce périmètre afin d'éviter tout risque d'électrocution ou d'incident secondaire.

Ces distances de sécurité doivent être strictement respectées par les organisateurs de l'épreuve et les équipes à tout moment, en veillant à ce que seul le personnel formé et équipé d'un équipement de protection approprié soit autorisé à pénétrer dans ces zones.

## 3. RÔLES ET RESPONSABILITÉS

### 3.1 L'autorité sportive (FIA, ASN ou promoteur pour les championnats non FIA) Responsabilités

L'autorité sportive supervise la mise en œuvre des réglementations de sécurité relatives à la haute tension et à l'hydrogène en désignant le personnel de sécurité clé. Les rôles requis comprennent un Délégué Sécurité Hydrogène et/ou Électrique et un Coordinateur Sécurité Hydrogène et/ou Électrique, ce dernier étant présent à la Direction de Course.

Pour les épreuves impliquant des véhicules qui intègrent à la fois des technologies haute tension et hydrogène, tels que les voitures à piles à combustible, un seul délégué et un seul coordinateur peuvent être désignés pour superviser les deux domaines plutôt que de dupliquer les rôles. Ces postes doivent être attribués à des personnes qualifiées ayant une expertise dans les deux technologies, afin de garantir une supervision complète.

Comme décrit ci-dessous, du personnel supplémentaire, tel que des experts en systèmes haute tension et des experts en systèmes à hydrogène, doit également être désigné pour assurer la supervision technique de la sécurité des véhicules.

## 2.7 Safety Distance

In the context of a motorsport event, "safety distance" refers to the minimum distance that must be maintained between individuals and hazardous areas, equipment, or activities to ensure their safety. It is a critical measure to prevent accidents, injuries, or harm due to potential hazards such as explosions, electrical discharge, or flying debris.

### 2.7.1 For Hydrogen system (CGH2)

In case of H2 alert (H2 Safety light flashing and sound alert), the immediate safety perimeter shall be at least 50 meters. Other critical situations, such as crashes, hydrogen leaks or hydrogen system failures, may present additional risks such as fire, explosion, or debris ejection, requiring further precautions.

In such critical situations, the safety perimeter for the spectators shall be set at a minimum of 100 meters. First responders may follow a step-by-step approach depending on the situation assessment, their own skills, and the available equipment. The specific safety measures to be followed in each case shall be discussed at the World Cup level and on a case-by-case basis with the support of the FIA Safety Delegate.

### 2.7.2 For high-voltage (HV) systems

In case of HV alert (HV Safety light red and flashing), the safety perimeter shall be 1.25 meters (from DGUV 209-093), ensuring no unauthorised personnel approach faulty high-voltage system. In case of an HV battery related risk of fire, a safety perimeter of 5 meters is required until the FIA Safety Delegate confirms the area is safe for personnel. Only trained and properly equipped individuals should intervene within this perimeter to avoid risks of electric shock or secondary incidents.

These safety distances must be strictly enforced by event organizers and teams at all times, ensuring that only trained personnel with appropriate protective equipment are allowed within these zones.

## 3. ROLES AND RESPONSIBILITIES

### 3.1 The Sporting Authority (FIA, ASN of promoter for non-FIA championship) Responsibilities

The sporting authority shall oversee the implementation of high-voltage and hydrogen safety regulations by nominating key safety personnel. The required roles include a Hydrogen and/or Electrical Safety Delegate and a Hydrogen and/or Electrical Safety Coordinator, the latter being present in Race Control.

For events involving vehicles that incorporate both high-voltage and hydrogen technologies, such as fuel cell-powered cars, a single delegate and a single coordinator may be appointed to oversee both areas rather than duplicating roles. These positions shall be assigned to qualified individuals with expertise in both technologies, ensuring comprehensive oversight.

As described below, additional personnel, such as high-voltage system experts and hydrogen system experts, shall also be nominated to ensure technical oversight of vehicle safety.

**3.2 Responsabilités de l'organisateur de l'épreuve**

L'organisateur de l'épreuve, sous l'autorité du Directeur de Course, doit veiller à ce que les mesures de sécurité relatives à la haute tension et/ou à l'hydrogène soient mises en œuvre en stricte conformité avec le Code Sportif International (CSI), ses Annexes ainsi que les règlements de la FIA applicables à la Coupe du Monde. Ces mesures doivent être conformes aux lignes directrices de la FIA afin de garantir la sécurité de tous les volontaires, officiels, spectateurs, médias et participants.

Pour la sécurité de tout le personnel impliqué dans l'épreuve, l'organisateur doit faciliter les briefings obligatoires sur la sécurité en veillant au respect des règles de participation et distribuer des documents sur la sécurité à tous les participants concernés.

Pour la sécurité du site de la compétition, l'organisateur doit préparer et mettre en œuvre des infrastructures et des protocoles d'urgence appropriés, conformément aux lignes directrices de la FIA. Cela comprend la mise en place de zones réservées aux équipes et de mesures de sécurité dans la voie des stands, telles que des systèmes de ventilation, des détecteurs d'hydrogène et des systèmes d'alarme, le cas échéant. Une zone de quarantaine désignée doit être établie pour les véhicules dont la sécurité est compromise, afin de garantir une gestion contrôlée des incidents liés à la haute tension ou à l'hydrogène. Des pompiers et des équipes de secours formés aux risques liés à la haute tension et à l'hydrogène doivent être sélectionnés et déployés, avec les ressources et les équipements de protection nécessaires. En outre, un plan d'intervention d'urgence complet, couvrant des scénarios tels que les explosions, les incendies et les procédures d'évacuation, doit être préparé et communiqué à tout le personnel concerné.

L'organisateur de l'épreuve est chargé de préparer le briefing sur la sécurité relative à la haute tension et/ou à l'hydrogène, en veillant à ce que la salle de briefing et l'équipement vidéo soient installés avant l'arrivée du Délégué Sécurité de la FIA, qui animera le briefing. L'organisateur doit également informer à l'avance tous les participants de l'heure et du lieu du briefing et veiller à la distribution des documents de sécurité pertinents. Les registres de présence doivent être tenus à jour au moyen d'une feuille de présence signée afin de confirmer la présence de tous les participants requis.

Les commissaires de piste, les équipes de secours, le personnel médical et le personnel de désincarcération désignés pour l'épreuve doivent assister au briefing sur la sécurité relative à la haute tension et/ou à l'hydrogène et se conformer aux instructions de travail spécifiques. Avant la réunion, tous les participants doivent recevoir les documents de sécurité correspondants sous forme imprimée ou électronique. En outre, tous les équipements de sécurité et équipements de protection individuelle (EPI) requis doivent être mis à disposition avant l'épreuve, maintenus en bon état de fonctionnement et distribués en conséquence. Une liste des équipements minimaux requis a été définie par la FIA à l'Article 5 et une liste détaillée est disponible sur demande. Des instructions d'utilisation détaillées pour chaque rôle doivent être fournies lors des briefings sur la sécurité et dans les documents de sécurité.

**3.3 Responsabilités des concurrents**

Chaque concurrent est responsable de la sécurité de toutes les activités menées dans le garage, du bien-être des personnes présentes dans l'environnement du garage, y compris le personnel, les VIP, les officiels de la FIA et de l'ASN, les visiteurs et le personnel des médias, ainsi que du fonctionnement sûr du véhicule de compétition lorsqu'il quitte le garage et entre dans la voie des stands sur un circuit ou dans le paddock sur d'autres épreuves.

Vous trouverez ci-dessous la liste des principales responsabilités de chaque concurrent :

- Il est obligatoire d'assister au briefing de sécurité organisé par la FIA et l'organisateur. Une feuille de présence sera mise en place pour garantir la participation de tous.
- Il est fortement recommandé de former l'ensemble du personnel aux qualifications appropriées en matière de sécurité haute tension et hydrogène. Pour les systèmes haute tension, la formation doit être conforme à la norme DGVU 209-093 ou à une

**3.2 Event Organiser Responsibilities**

The event organiser, under the authority of the Clerk of the Course, shall ensure that high-voltage and/or hydrogen safety measures are implemented in strict compliance with the FIA International Sporting Code (ISC), its Appendices, and FIA regulations applicable to the World Cup. These measures must align with FIA guidelines to guarantee the safety of all volunteers, officials, spectators, media and participants.

For the safety of all personnel involved in the event, the organiser shall facilitate mandatory safety briefings by ensuring attendance compliance, and distribute safety handouts to all relevant participants.

For the safety of the competition site, the organiser shall prepare and implement appropriate infrastructure and emergency protocols in accordance with FIA guidelines. This includes setting up team areas and pitlane safety measures, such as ventilation systems, hydrogen detectors, and alarm systems where applicable. A designated quarantine zone shall be established for compromised vehicles, ensuring controlled handling of high-voltage or hydrogen-related incidents. Firefighters and rescue teams trained for high-voltage and hydrogen risks must be selected and deployed, with the necessary resources and protective equipment available. Additionally, a comprehensive emergency response plan, covering scenarios such as explosions, fires, and evacuation procedures, must be prepared and communicated to all relevant personnel.

The event organiser shall be responsible for preparing the high-voltage and/or hydrogen safety briefing, ensuring that the briefing room and video equipment are set up prior to the arrival of the FIA Safety Delegate, who will deliver the briefing. The organiser must also notify all participants in advance of the briefing's time and location and ensure the distribution of the relevant safety handouts. Attendance records must be maintained through a signed attendance sheet to confirm the presence of all required participants.

The marshals, recovery teams, medical staff, and extrication personnel nominated for the event shall attend the relevant high-voltage and/or hydrogen safety briefing and adhere to their specific work instructions. Prior to the briefing, all attendees shall receive the corresponding safety handouts in either printed or electronic form. Additionally, all required safety equipment and personal protective equipment (PPE) shall be made available before the event, maintained in good working order, and distributed accordingly. A list of minimum required equipment has been defined by the FIA in article 5 and a detailed list is available upon request. Detailed usage instructions for each role shall be provided during the safety briefings and in the safety handouts.

**3.3 Competitor Responsibilities**

Each competitor is responsible for ensuring the safety of all activities carried out in the garage, the well-being of individuals present within the garage environment, including staff, VIPs, FIA and ASN officials, visitors, and media personnel, as well as the safe operation of the competition vehicle when it exits the garage and enters the pit lane on a circuit or into the paddock on other events.

Below is the list of each competitor's key responsibilities:

- It is mandatory to attend safety briefing delivered by the FIA and the organiser. A sign-off sheet will be put in place to ensure attendance of all.
- It is highly recommended to train all their staff in the appropriate high-voltage and hydrogen safety qualifications training. For high-voltage systems, training must comply with DGVU 209-093 or an equivalent standard. For hydrogen systems,

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

norme équivalente. Pour les systèmes à hydrogène, la formation doit répondre aux exigences de la norme DGUV 209-072 ou d'une norme équivalente. De plus amples détails figurent dans les Lignes directrices de la FIA (cf. Article 2.9).

- Désigner un expert en sécurité haute tension et un expert en sécurité hydrogène comme personnes de contact principales pour les officiels de sécurité de la FIA. Une seule personne de l'équipe peut assumer ces deux rôles. Il est recommandé que ces personnes soient qualifiées au plus haut niveau pour leurs technologies respectives (par exemple, niveau 3E selon la norme DGUV 209-072 pour la sécurité de l'hydrogène, vEFK/niveau 3 selon la norme DGUV 209-093 pour la sécurité haute tension).

- Fournir l'équipement de protection individuelle (EPI) requis et les équipements de protection adaptés à leurs activités. Si l'équipe participe ou assiste à des activités liées à l'hydrogène, l'EPI doit comprendre des vêtements antistatiques, des chaussures de sécurité, des écrans faciaux, des détecteurs de gaz et des gants cryogéniques pour les applications LH2. Pour les activités à haute tension, l'EPI doit comprendre des gants isolants, des bottes diélectriques, des écrans faciaux et des tapis isolants de classe 0. Les experts en sécurité désignés doivent également être équipés d'outils de mesure spécifiques tels que des détecteurs de fuites d'hydrogène, des compteurs de concentration de gaz, des testeurs haute tension et des crochets de sécurité.

- Effectuer des contrôles de sécurité quotidiens conformément à la liste de contrôle fournie par le fournisseur de technologie (SPARK) ou Extreme H. Les contrôles doivent être effectués avant que tout membre de l'équipe puisse interagir avec le véhicule. Ils doivent être finalisés et signés par le responsable de l'équipe dans les 60 minutes suivant l'entrée du premier membre de l'équipe dans le garage. Tout dommage au système haute tension ou au stockage d'hydrogène doit être signalé immédiatement, et aucun autre travail ne peut être effectué tant que le véhicule n'a pas été déclaré sûr par l'expert en sécurité désigné. Toutes les listes de contrôle de sécurité doivent être soumises au responsable Santé et Sécurité et doivent rester disponibles pour inspection à la demande du Délégué Sécurité de la FIA.

- Soutenir le diagnostic et la surveillance des systèmes haute tension et hydrogène du véhicule dans la zone de quarantaine après une opération de récupération. A tout moment pendant la compétition, le véhicule doit afficher des feux de sécurité actifs indiquant un état sûr (feu vert HT fixe ou feu orange H2) lorsqu'il roule sur la piste, sur la voie publique ou à l'arrêt.

- S'assurer que le véhicule est en état de marche sécurisé lorsqu'il quitte le garage, y compris l'activation correcte des voyants de sécurité HT et H2. Le véhicule doit disposer d'une télémétrie active et d'indicateurs de sécurité fonctionnant correctement lorsqu'il interagit avec une tierce partie.

- Maintenir un contrôle strict de l'état du véhicule dans toutes les situations clés de la compétition, notamment les vérifications techniques, le Parc Fermé, la grille de départ et le « grid walk », les cérémonies sur le podium et durant la nuit. Dans toute circonstance où les voyants de sécurité pourraient s'éteindre, le membre de l'équipe responsable doit placer un panneau visible indiquant l'état de sécurité du véhicule. En cas d'incertitude, l'équipe doit sécuriser la zone, mettre en place la distance de sécurité appropriée, informer les officiels de la FIA et lancer leurs procédures d'urgence.

Plus précisément, les concurrents doivent prêter une attention particulière aux situations suivantes dans lesquelles leur véhicule peut interagir avec des tierces parties et où les voyants de sécurité peuvent s'éteindre :

- Vérifications techniques
- Parc Fermé
- Grille de départ et « grid walk »
- Voiture à l'arrêt et non mise hors service
- Zone de quarantaine
- Nuit

Dans de tels cas, l'équipe doit désigner une personne responsable sur place afin de vérifier l'état de sécurité de la voiture et de s'assurer du respect de tous les protocoles de sécurité de la FIA. Si un problème de sécurité survient, l'équipe doit prendre des mesures immédiates, notamment sécuriser la zone, informer les officiels de la FIA et mettre en œuvre les procédures de sécurité définies, y compris obtenir l'aide immédiate du personnel responsable de SPARK.

training must meet the requirements of DGUV 209-072 or an equivalent standard. Further details can be found in FIA Guidelines (cf. Article 2.9).

- Nominate both a high-voltage safety expert and a hydrogen safety expert as the primary contact persons for FIA safety officials. A single person in the team can endorse both of these roles. It is recommended for these individuals to be qualified at the highest level for their respective technologies (e.g., Level 3E as per DGUV 209-072 for hydrogen safety, vEFK/Level 3 as per DGUV 209-093 for high-voltage safety).

- Provide the required personal protective equipment (PPE) and applicable protective gear relevant to their activities. If any hydrogen-related activity is engaged or attended by the team, PPE must include anti-static clothing, safety shoes, face shields, gas detectors, and cryogenic gloves for LH2 applications. For high-voltage activities, PPE must include insulated gloves, dielectric boots, face shields, and class-0 insulating mats. The nominated safety experts shall also be equipped with specific measurement tools such as hydrogen leak detectors, gas concentration meters, high-voltage testers, and safety hooks.

- Perform daily safety checks according to the checklist provided by the technology supplier (SPARK) or Extreme H. The checks must be completed before any team personnel can interact with the vehicle. These must be finalized and signed off by the Team Manager within 60 minutes of the first team member entering the garage. Any damage to the high-voltage system or hydrogen storage must be reported immediately, and no further work can proceed until the vehicle is confirmed safe by the designated safety expert. All safety check list shall be submitted to the H&S officer and shall remain available for inspection upon request to the FIA Safety Delegate.

- Support the diagnosis and monitoring of the vehicle's high-voltage and hydrogen systems in the quarantine area after a recovery operation. At any point during competition, the vehicle must display active Safety Lights indicating a safe state (Steady HV green light or H2 orange light) when running on stage, public roads, or stationary.

- Ensure that the vehicle is in a safe running order when leaving the garage, including proper activation of HV and H2 Safety Lights. The vehicle must have active telemetry and properly functioning safety indicators when interacting with third parties.

- Maintain strict control over vehicle status in all key areas of the competition, including scrutineering, parc fermé, the grid and grid walk, podium ceremonies, and overnight stays. In any situation where the Safety Lights may turn off, the responsible team member must place a visible sign indicating the vehicle's current safety status. In case of uncertainty, the team must secure the area, implement the appropriate safety distance, notify FIA officials, and initiate their emergency procedures.

For clarity, competitors must pay specific attention to the following situations where their vehicle may interact with third parties and where Safety Lights may turn off:

- Scrutineering
- Parc fermé
- Grid and grid walk
- Car stationary and not decommissioned
- Quarantine zone
- Overnight stay

In such cases, the team must have a designated responsible person on-site to verify the safety state of the car and ensure compliance with all FIA safety protocols. If a safety concern arises, the team must take immediate action, including securing the area, informing FIA officials, and implementing their defined safety procedures, including getting immediate support from SPARK responsible staff.

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025**3.4 Délégués de la FIA**

La FIA nommera un Délégué Sécurité chargé de remplir les fonctions de sécurité électrique et de sécurité hydrogène décrites ci-après. Ces deux fonctions englobent des responsabilités distinctes mais complémentaires, garantissant une gestion efficace de tous les aspects de la sécurité haute tension et hydrogène.

**3.4.1 Sécurité électrique**

La responsabilité en matière de sécurité électrique consiste à superviser tous les aspects liés à la sécurité des systèmes haute tension dans les véhicules de compétition. Ces aspects comprennent la vérification de la conformité aux réglementations en matière de sécurité électrique, le contrôle du respect des procédures de sécurité par les équipes et l'intervention, si nécessaire, en cas d'incident impliquant des véhicules haute tension.

La responsabilité en matière de sécurité électrique comprend l'inspection préalable à l'épreuve de l'équipement et des protocoles de sécurité des équipes, la supervision des procédures de récupération des systèmes haute tension et la liaison avec les officiels de course et les équipes médicales concernant les risques associés aux incidents liés à la haute tension. Lors d'incidents, le Délégué Sécurité fournit des évaluations en temps réel de l'état de sécurité des véhicules, s'assure que les équipes d'intervention utilisent un équipement de protection approprié et coordonne la récupération des véhicules vers une zone de quarantaine désignée si nécessaire.

Les autres missions sont notamment les suivantes :

- Organiser des briefings de sécurité avant l'épreuve couvrant les risques liés à la haute tension, les protocoles de sécurité et les procédures d'intervention d'urgence.
- Veiller au respect des réglementations de la FIA concernant la sécurité électronique, y compris le fonctionnement des feux de sécurité et les exigences en matière d'EPI.
- Superviser la mise en œuvre des procédures d'isolement lorsqu'un véhicule à haute tension est jugé dangereux.
- Vérifier que les équipes de récupération et les équipes médicales ont suivi la formation spécifique à la haute tension et disposent des équipements de protection nécessaires.
- Surveiller les opérations dans la zone de quarantaine haute tension afin de garantir le respect des normes de sécurité.

**3.4.2 Sécurité relative à l'hydrogène**

La responsabilité en matière de sécurité relative à l'hydrogène consiste à superviser tous les aspects liés à la sécurité des systèmes hydrogène et aux mesures d'atténuation des risques lors des épreuves de sport automobile. Ces aspects comprennent l'examen des procédures de stockage, de ravitaillement et d'exploitation de l'hydrogène, la vérification du respect des normes de sécurité et la garantie que les mesures de sécurité sont correctement mises en œuvre par toutes les parties prenantes.

La responsabilité en matière de sécurité de l'hydrogène consiste notamment à aider les équipes à garantir la bonne gestion des risques spécifiques à l'hydrogène, tels que les fuites, la gestion de la pression et les risques d'inflammation. Elle comprend la direction des opérations d'intervention en cas d'urgence liée à l'hydrogène sur la piste. Ce rôle comprend également l'application des procédures de quarantaine et de secours spécifiques à l'hydrogène, la supervision de l'utilisation correcte des indicateurs de sécurité de l'hydrogène et la garantie que les équipes suivent la formation obligatoire sur la sécurité de l'hydrogène.

Les autres missions sont notamment les suivantes :

- Organiser des briefings sur la sécurité de l'hydrogène avant l'épreuve afin de s'assurer que tout le personnel concerné comprend les risques et les protocoles spécifiques à l'hydrogène.
- Superviser l'utilisation correcte des indicateurs de sécurité liés à l'hydrogène (voyants et panneaux de sécurité H2) afin de garantir la clarté dans les situations d'urgence.
- Veiller à ce que les équipes suivent les procédures de quarantaine et de récupération spécifiques à l'hydrogène en cas d'accident.
- Vérifier que les zones de sécurité hydrogène et les zones de ravitaillement désignées sont conformes aux réglementations de la

**3.4 FIA Delegates**

The FIA shall appoint a Safety Delegate to cover both Electrical and Hydrogen Safety roles as described below. These two roles have distinct yet complementary responsibilities, ensuring that all aspects of high-voltage and hydrogen safety are effectively managed.

**3.4.1 Electrical Safety**

The Electrical Safety Role is to oversee all safety aspects related to high-voltage systems in competition vehicles. Their duties include verifying compliance with e-safety regulations, monitoring teams' adherence to safety procedures, and intervening when necessary, in case of an incident involving high-voltage vehicles.

The Electrical Safety Role includes pre-event inspections of team equipment and safety protocols, supervise HV system recovery procedures, and liaison with race officials and medical teams regarding the risks associated with high-voltage incidents. During incidents, the Safety Delegate provides real-time assessments of vehicle safety status, ensures that intervention teams use proper protective equipment, and coordinates vehicle recovery to a designated quarantine area if necessary.

Additional responsibilities include:

- Conducting pre-event safety briefings covering high-voltage risks, safety protocols, and emergency response procedures.
- Ensuring compliance with FIA e-safety regulations, including safety light functionality and PPE requirements.
- Supervising the implementation of isolation procedures when a high-voltage vehicle is deemed unsafe.
- Verifying that recovery and medical teams have the necessary HV-specific training and protective gear.
- Monitoring high-voltage quarantine zone operations to ensure safety standards are upheld.

**3.4.2 Hydrogen Safety**

The Hydrogen Safety Role is to oversee all hydrogen-related safety aspects and risk mitigation measures during motorsport events. Its responsibilities include reviewing hydrogen storage, refuelling, and operational procedures, verifying compliance with safety standards, and ensuring that safety measures are properly implemented by all stakeholders.

The Hydrogen Safety Role includes supporting teams to ensure hydrogen-specific risks such as leaks, pressure handling, and ignition risks are properly managed. It includes leading incident response operations in the event of a hydrogen-related emergency on track. This role also includes enforcing hydrogen-specific quarantine and recovery procedures, supervising the correct use of hydrogen safety indicators, and ensuring that teams conduct mandatory hydrogen safety training.

Additional responsibilities include:

- Conducting pre-event hydrogen safety briefings to ensure all involved personnel understand hydrogen-specific risks and protocols.
- Supervising the correct use of hydrogen safety indicators (H2 safety lights and signs) to ensure clarity in emergency situations.
- Ensuring that teams follow hydrogen-specific quarantine and recovery procedures in case of an accident.
- Verifying that hydrogen safety zones and designated refuelling areas comply with FIA regulations.

## RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025 FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

FIA.

- Contrôler le respect des normes relatives aux équipements de protection individuelle (EPI), notamment les vêtements antistatiques et les équipements de détection de gaz.
- Se coordonner avec les services d'urgence pour élaborer et mettre en œuvre des plans d'intervention d'urgence en cas d'accident impliquant de l'hydrogène.

- Monitoring compliance with personal protective equipment (PPE) standards, including anti-static clothing and gas detection equipment.
- Coordinating with emergency responders to develop and implement hydrogen emergency response plans.

### 3.4.3 Procédures de contrôle de sécurité

Pendant les jours de préparation de l'épreuve (avant les essais libres ou la mise au point), le Délégué Sécurité de la FIA doit procéder à une inspection technique complète des équipes, des installations locales et du personnel clé afin de s'assurer du respect de la réglementation de sécurité de la FIA. Cette inspection permet de s'assurer que toutes les mesures de sécurité sont correctement mises en œuvre avant le début de l'épreuve :

- Organisation et calendrier de l'épreuve : exercices d'évacuation, briefings sur la sécurité et autres activités clés liées à la sécurité.
- Contrôles des infrastructures et des équipements : inspection des infrastructures de la piste, y compris les zones de quarantaine, les systèmes de télémétrie, les équipements de communication d'urgence et les systèmes de détection d'hydrogène.
- Vérification de la disponibilité des spécialistes : s'assurer de la présence de l'expert en systèmes HT et de l'expert en systèmes à hydrogène (conformément à l'Article 3.6).
- Contrôles de sécurité incendie : s'assurer de la disponibilité adéquate des extincteurs, en distinguant ceux qui sont nécessaires pour les incendies d'origine électrique (ABC, CO2) et ceux qui sont nécessaires pour les risques d'incendie liés à l'hydrogène.

En outre, le Délégué Sécurité de la FIA peut inspecter les garages des équipes et demander la preuve de la conformité à toutes les mesures de sécurité requises. Toute équipe qui ne satisfait pas à ces exigences doit remédier aux lacunes avant que son véhicule ne soit autorisé à participer à des séances officielles.

Le Délégué Sécurité de la FIA est habilité à faire respecter les règles de sécurité et à signaler tout manquement aux Commissaires Sportifs. Son autorité s'étend aux opérations sur la piste, dans la voie des stands et dans le parc d'assistance afin de garantir le respect des normes de sécurité les plus strictes tout au long de l'épreuve.

### 3.5 Coordinateur de la sécurité électrique et/ou de l'hydrogène

En plus du Délégué Sécurité, la FIA désigne un Coordinateur de la sécurité électrique et/ou hydrogène, qui doit être présent à la Direction de Course. Ce coordinateur est chargé de collecter des informations de sécurité en temps réel, de suivre les véhicules impliqués dans des incidents et de fournir des rapports de situation à la Direction de Course afin de faciliter la prise de décision. Le Coordinateur est le principal intermédiaire entre le Délégué Sécurité et les officiels de course, veillant à ce que les interventions en cas d'incident soient correctement exécutées et que tous les protocoles de sécurité nécessaires soient respectés.

Le Coordinateur doit maintenir une communication directe avec les équipes de secours, le personnel médical et les délégués techniques afin d'assurer une gestion efficace et sûre des incidents impliquant des véhicules à haute tension ou à hydrogène. La FIA recommande vivement à ce coordinateur de suivre une formation officielle sur la sécurité électrique et/ou l'hydrogène. Cette formation doit fournir les connaissances techniques nécessaires sur les risques, les mesures de sécurité opérationnelle et les procédures d'intervention d'urgence associés aux technologies haute tension et hydrogène. Si des normes telles que DGUV 209-093 (pour les systèmes haute tension) et DGUV 209-072 (pour les systèmes hydrogène) servent de modèles de référence, des programmes de formation équivalents peuvent également être envisagés, conformément aux lignes directrices de la FIA.

Cette recommandation garantit que le Coordinateur possède l'expertise nécessaire pour superviser les opérations de sécurité, évaluer les risques et coordonner efficacement les interventions d'urgence.

### 3.6 Experts en systèmes haute tension et/ou hydrogène

Ce rôle ne s'applique que lorsqu'il existe un fournisseur commun

### 3.4.3 Safety Check Procedures

During the event preparation days (before free practice or shakedown), the FIA Safety Delegate shall conduct a full technical inspection of the teams, local installations, and key personnel to ensure compliance with FIA safety regulations. This inspection ensures that all safety measures are properly implemented before the event begins:

- Event Organisation and Schedule: extrication exercises, safety briefings, and other key safety-related activities.
- Infrastructure and Equipment Checks: Inspection of race track infrastructure, including quarantine zones, telemetry systems, emergency communication equipment, and hydrogen detection systems.
- Verification of Specialist Availability: Ensuring the presence of the HV System Expert and Hydrogen System Expert (as per Article 3.6).
- Fire Safety Checks: Ensuring proper availability of fire extinguishers, distinguishing between those required for electrical fires (ABC, CO2) and hydrogen-related fire risks.

Additionally, the FIA Safety Delegate may inspect team garages and request proof of compliance with all required safety measures. Any team failing to meet these requirements must address the deficiencies before their vehicle is allowed to participate in any official sessions.

The FIA Safety Delegate is empowered to enforce safety regulations and report non-compliance to the stewards. Its authority extends to on-track, pit lane, and service park operations to ensure the highest safety standards are maintained throughout an event.

### 3.5 Electrical and/or Hydrogen Safety Coordinator

In addition to the Safety Delegate, the FIA shall designate an Electrical and/or Hydrogen Safety Coordinator, who shall be present in Race Control. This coordinator is responsible for collecting real-time safety information, tracking vehicles involved in incidents, and providing situational reports to Race Control to assist in decision-making. The coordinator acts as the primary liaison between the Safety Delegate and race officials, ensuring that incident responses are properly executed and that all necessary safety protocols are followed.

The coordinator must maintain direct communication with recovery teams, medical staff, and technical delegates to ensure efficient and safe management of incidents involving high-voltage or hydrogen-powered vehicles. The FIA highly recommends that such coordinator to complete a formal qualification training program in electrical and/or hydrogen safety. This training should provide the necessary technical knowledge of the risks, operational safety measures, and emergency response procedures associated with high-voltage and hydrogen technologies. While standards such as DGUV 209-093 (for high-voltage systems) and DGUV 209-072 (for hydrogen systems) serve as reference models, equivalent training programs may also be considered in line with FIA guidelines.

This recommendation ensures that the coordinator possess the expertise required to oversee safety operations, assess risks, and coordinate emergency interventions effectively.

### 3.6 High-Voltage and/or Hydrogen System Experts

This role is only applicable when there is a common supplier for

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

pour les systèmes haute tension et/ou hydrogène de toutes ou de la majorité des voitures. Dans les autres cas, l'expert en sécurité haute tension ou hydrogène de l'équipe (cf. Article 3.3) assumera cette fonction.

L'expert en systèmes haute tension et/ou hydrogène est un spécialiste de l'assemblage, du développement, de la modification et de la maintenance des systèmes de propulsion haute tension ou hydrogène. Ces experts possèdent les connaissances nécessaires à la construction initiale, à la mise en service et à la mise hors service de ces systèmes dans des véhicules ou sur des bancs d'essai. Leur expertise s'étend à la réalisation d'évaluations des risques, à la rédaction d'instructions de travail et au dépannage des dysfonctionnements techniques. Les experts en systèmes doivent être titulaires d'une qualification reconnue dans leur domaine respectif, telle qu'une formation complète en matière de sécurité haute tension ou hydrogène, et avoir démontré leur expérience des normes et réglementations industrielles.

Ces experts doivent être proposés par le fournisseur de technologie et finalement nommés par la FIA (ASN ou promoteur pour les championnats non FIA).

## Responsabilités et missions :

- Répondre aux demandes d'intervention ou d'assistance du Délégué Sécurité de la FIA.
- Assister le Délégué Sécurité de la FIA dans les interventions requises sur site (par exemple, sur la piste, dans la voie des stands, dans le parc d'assistance ou dans la zone de contrôle technique).
- Aider à sécuriser le lieu de travail en cas de danger lié à la haute tension ou à l'hydrogène.
- Soutenir la récupération en toute sécurité d'un véhicule endommagé sur le parcours de compétition.
- Diagnostiquer et surveiller le système haute tension ou hydrogène dans la zone de quarantaine après les opérations de récupération des véhicules.
- Veiller à l'utilisation correcte et à la manipulation prudente des équipements de protection individuelle (EPI).
- Participer aux briefings annuels obligatoires sur la sécurité.

## Compétences et qualifications minimales obligatoires :

- Qualification d'ingénieur ou de spécialiste en technologie haute tension et/ou hydrogène.
- Certificat attestant de la réussite d'une formation professionnelle en matière de sécurité (par exemple, une formation complète sur la sécurité de l'hydrogène telle que celles proposées par CHS ou Niveau 3E DGUV 209-072, ou un programme de formation équivalent sur la sécurité haute tension tel que le Niveau 3 DGUV 209-093).
- Au moins un an d'expérience professionnelle en tant que technicien en systèmes haute tension ou hydrogène.
- Connaissance des normes et réglementations de sécurité pertinentes, telles que les règlements techniques de la FIA, ISO 19880-1, GTR-13 et autres normes nationales et internationales équivalentes (par exemple, NFPA 2 (États-Unis), SAE J2601 (États-Unis)).
- Connaissance approfondie des systèmes haute tension ou hydrogène et de leurs modes de défaillance potentiels.
- Compréhension des mesures de sécurité et des exigences en matière d'EPI pour les travaux sur des lignes sous tension.
- Formation valide en secourisme suivie au cours des deux dernières années.
- Absence de daltonisme, car cela est essentiel pour distinguer les indicateurs de sécurité et les avertissements spécifiques à l'électricité ou au gaz.

the high-voltage and/or hydrogen systems across all or a majority of the cars. In other cases, the team's high-voltage or hydrogen safety expert (cf. Article 3.3) shall perform this role.

The High-Voltage and/or Hydrogen System Expert is a specialist in the assembly, development, modification, and maintenance of high-voltage or hydrogen propulsion systems. These experts possess the necessary knowledge for the initial construction, commissioning, and decommissioning of such systems in vehicles or on test benches. Their expertise extends to conducting risk assessments, drafting working instructions, and troubleshooting technical malfunctions. The system experts shall hold a recognized qualification in their respective fields, such as comprehensive high-voltage or hydrogen safety training, and have demonstrated experience in industry standards and regulations.

These experts shall be proposed by the technology supplier and ultimately appointed by the FIA (ASN or Promoter for non-FIA Championships).

## Responsibilities and Duties:

- Respond to intervention or support requests from the FIA Safety Delegate.
- Assist the FIA Safety Delegate with required on-site interventions (e.g., on track, in the pit lane, service park, or scrutineering area).
- Help secure the workplace in the event of a high-voltage or hydrogen-related hazard.
- Support the safe recovery of a compromised vehicle from the competition course.
- Diagnose and monitor the high-voltage or hydrogen system in the quarantine area after vehicle recovery operations.
- Ensure proper use and careful handling of personal protective equipment (PPE).
- Participate in mandatory annual safety briefings.

## Mandatory Minimum Competencies and Qualifications:

- Engineering or specialist qualification in high-voltage and/or hydrogen technology.
- Certification of completion of professional safety training (e.g., comprehensive hydrogen safety training such as those offered by CHS or Level 3E DGUV 209-072, or an equivalent high-voltage safety training program like level 3 DGUV 209-093).
- Minimum one year of professional experience as a high-voltage or hydrogen systems technician.
- Familiarity with relevant safety standards and regulations, such as the FIA Technical Regulations, ISO 19880-1, GTR-13, and other equivalent national and international standards (e.g., NFPA 2 (USA), SAE J2601 (USA)).
- In-depth knowledge of high-voltage or hydrogen systems and their potential failure modes.
- Understanding of safety measures and PPE requirements for live-line work.
- Valid first aid training completed within the previous two years.
- Not color blind, as this is critical for distinguishing safety indicators and electrical or gas-specific warnings.

## 4. BRIEFINGS ET DOCUMENTS SUR LA SÉCURITÉ

## 4.1 Briefings sur la sécurité

Les briefings de sécurité sont obligatoires pour tout le personnel impliqué dans des épreuves de sport automobile ou des véhicules à haute tension et/ou à hydrogène sont utilisés. Ces briefings doivent être organisés sur place par le Délégué Sécurité désigné par la FIA au début de chaque épreuve. La participation est obligatoire au moins une fois par saison pour tous les participants, y compris les pilotes, les commissaires de piste, les commissaires techniques, le personnel médical, les équipes de secours, les pompiers, les

## 4. SAFETY BRIEFINGS AND HANDOUTS

## 4.1 Safety Briefings

Safety briefings are mandatory for all personnel involved in motorsport events where high-voltage and/or hydrogen-powered vehicles are used. These briefings shall be conducted on-site by the designated FIA Safety Delegate at the beginning of each event. Attendance is required at least once per season for all participants, including drivers, marshals, scrutineers, medical personnel, rescue teams, firefighters, teams, and media representatives. New participants joining a championship during the season must complete the briefing before engaging in any official event

**RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025**  
**FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025**

équipes et les représentants des médias. Les nouveaux participants qui rejoignent un championnat en cours de saison doivent suivre le briefing avant de participer à toute épreuve officielle.

Des modules distincts doivent être présentés pour la sécurité des véhicules à haute tension et à hydrogène, détaillant les risques spécifiques, les mesures d'atténuation et les procédures d'urgence associés à chaque technologie. Le contenu du briefing doit couvrir un aperçu de la technologie des véhicules et des dangers associés, suivi d'une identification des risques, notamment les chocs électriques, les épreuves thermiques, les fuites d'hydrogène et les risques d'explosion. Les procédures correctes de manipulation et d'intervention en cas d'incidents impliquant des véhicules à haute tension et/ou à hydrogène doivent être expliquées, ainsi que les exigences et l'utilisation correcte des équipements de protection individuelle (EPI) pour les différents rôles. Le briefing doit également inclure les protocoles de comportement et les mesures d'intervention d'urgence en cas d'accident, les mesures de sécurité opérationnelle dans les endroits clés tels que la voie des stands, le parc d'assistance, les vérifications techniques et le Parc Fermé, ainsi que les responsabilités de chaque rôle pour garantir un environnement de travail sûr.

Les briefings doivent avoir lieu avant le début de toute activité sur piste. Les sessions doivent se tenir dans une salle de briefing dédiée, avec un maximum de 50 participants par session. Pour les championnats FIA, le briefing sera dispensé en anglais, avec une traduction simultanée dans les langues locales si nécessaire. Un registre de présence des participants doit être tenu et toute absence doit être signalée aux organisateurs de l'épreuve.

Ces briefings ont pour but d'informer et de fournir des informations essentielles sur la sécurité opérationnelle, mais ne remplacent pas les qualifications officielles en matière de sécurité, telles que la DGUV 209-093 pour les systèmes à haute tension ou la DGUV 209-072 pour les systèmes à hydrogène.

#### 4.2 Fiche récapitulative de sécurité

Un document de synthèse, intitulé « fiche récapitulative de sécurité », sera remis à tous les participants au briefing sur la sécurité. Ce document présentera les principaux dangers, les mesures de sécurité opérationnelle et les procédures d'intervention d'urgence pour les véhicules à haute tension et à hydrogène.

Les documents doivent être distribués sous forme imprimée ou électronique. Il est fortement recommandé de les afficher dans tous les lieux de travail clés, tels que les garages, les stands et les parcs d'assistance, afin de garantir leur accessibilité aux membres des équipes et aux officiels. L'emplacement final des documents sera déterminé par le Délégué Sécurité de la FIA en coordination avec les organisateurs de l'épreuve.

La fiche récapitulative de sécurité comprendra une version condensée des documents d'information, résumant les principaux risques et indicateurs de sécurité. Elle fournira également une liste des équipements de protection individuelle (EPI) requis, ainsi que des lignes directrices de manipulation appropriées. Les protocoles d'urgence en cas d'incidents liés à la haute tension et à l'hydrogène doivent être clairement décrits afin de garantir que tout le personnel connaisse les procédures d'intervention nécessaires. En outre, le document contiendra les coordonnées des officiels de la sécurité et des intervenants d'urgence, ce qui permettra une communication rapide en cas d'incident. Une liste de contrôle des mesures de sécurité clés à prendre par les différents acteurs sera également incluse afin de renforcer le respect des procédures.

Les fiches récapitulatives de sécurité sont disponibles sur demande auprès du Département Sécurité de la FIA. Les organisateurs de l'épreuve et le personnel des équipes sont tenus de veiller à l'accessibilité et à la visibilité de ces documents.

#### 5. EPI ET ÉQUIPEMENT

##### 5.1 Liste des équipements de protection individuelle (EPI) pour les risques liés à l'hydrogène

Le port d'équipements de protection individuelle (EPI) est un moyen efficace d'atténuer les conséquences de tout problème pouvant survenir.

En fonction de la situation, les EPI suivants peuvent être utilisés par

activités.

Separate modules shall be presented for high-voltage and hydrogen safety, detailing the specific risks, mitigation measures, and emergency procedures associated with each technology. The content of the briefing shall cover an overview of the vehicle technology and associated hazards, followed by an identification of risks, including electric shock, thermal events, hydrogen leaks, and explosion risks. Correct handling and intervention procedures for incidents involving high-voltage and/or hydrogen-powered vehicles shall be explained, alongside the requirements and correct usage of personal protective equipment (PPE) for different roles. The briefing shall also include behavioural protocols and emergency response actions in case of an accident, operational safety measures in key locations such as the pit lane, service park, scrutineering, and parc fermé, and the responsibilities of each role in ensuring a safe working environment.

The briefings shall take place before any on-track activity begins. Sessions shall be held in a dedicated briefing room with a maximum of 50 participants per session. For FIA Championships, the briefing will be delivered in English, with live translation into local languages when necessary. A participant attendance record shall be maintained, and any missing attendees shall be reported to the event organizers.

These briefings are intended to inform and provide critical operational safety information but do not replace formal safety qualifications, such as DGUV 209-093 for high-voltage systems or DGUV 209-072 for hydrogen systems.

#### 4.2 Safety Handouts

A summary document, referred to as the Safety Handout, shall be provided to all participants attending the safety briefing. This document will outline key hazards, operational safety measures, and emergency response procedures for both high-voltage and hydrogen-powered vehicles.

The handouts must be distributed in either printed or electronic form. It is highly recommended that they be displayed at all key working locations, such as garages, pit lanes, and service parks, to ensure easy accessibility for team members and officials. The final placement of the handouts shall be determined by the FIA Safety Delegate in coordination with the event organizers.

The Safety Handout shall include a condensed version of the briefing materials, summarizing major risks and safety indicators. It will also provide a list of required personal protective equipment (PPE) along with proper handling guidelines. Emergency protocols for high-voltage and hydrogen-related incidents shall be clearly outlined to ensure that all personnel are aware of the necessary response procedures. Additionally, the handout will contain contact information for safety officials and emergency responders, allowing for quick communication in the event of an incident. A checklist of key safety actions to be performed by different roles will also be included to reinforce procedural adherence.

The Safety Handouts are available upon request from the FIA Safety Department. Ensuring the accessibility and visibility of these documents is a mandatory requirement for event organizers and team personnel.

#### 5. PPE AND EQUIPMENT

##### 5.1 List of Personal Protection Equipment (PPE) for Hydrogen risks

Wearing personal protective equipment (PPE) is an effective way to mitigate the consequences of any problems that may arise.

Depending on the situation, the following PPE may be used by

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

le personnel qui entre en contact avec des systèmes H2 :

- Lunettes de sécurité ou lunettes de protection : protègent les yeux contre les dangers potentiels tels que les fuites ou les projections d'hydrogène. (EN166:2001)
- Si nécessaire, écran facial complet pour le montage et le démontage des tuyaux et des dispositifs, lorsque le risque d'erreur est plus élevé (par exemple, GS-ET-29).
- Gants de protection contre le froid (gants cryogéniques) pour les travaux sur les systèmes LH2 (EN 511:2006)
- Vêtements antistatiques (EN 1149-5: 2018)
- Chaussures de sécurité antistatiques (au moins classe S1)

Équipement optionnel pour renforcer la sécurité :

- Casque de protection, protégeant la tête contre les chutes d'objets ou autres dangers potentiels sur le lieu de travail.
- Vêtements ignifugés : dans les environnements présentant un risque d'incendie, il est important de porter des vêtements ignifugés pour se protéger contre les brûlures. (EN ISO 11612: 2015)
- Combinaisons résistantes aux produits chimiques : dans les situations où une exposition à l'hydrogène liquide ou à d'autres produits chimiques dangereux est possible, des combinaisons résistantes aux produits chimiques peuvent être nécessaires.

Il est important de noter que le choix des EPI doit être fondé sur une évaluation approfondie des risques, en tenant compte de facteurs tels que les tâches spécifiques à accomplir, les dangers potentiels encourus et l'environnement dans lequel le travail est effectué. En outre, le respect des normes et réglementations de sécurité est essentiel pour garantir l'efficacité des EPI dans la réduction des risques liés à l'hydrogène. Pour les professionnels tels que les équipes et les partenaires technologiques, cette analyse et la sélection des EPI relèvent de leur propre responsabilité. Pour les autres acteurs tels que les commissaires de piste, les inspecteurs, les conducteurs de camions de dépannage, le personnel médical et de secours, il n'existe pas d'EPI pertinent, car ces personnes ne sont pas autorisées à intervenir en cas de risques potentiels ou confirmés liés à l'hydrogène.

## 5.2 Équipement pour le Délégué Sécurité de la FIA (risques liés à l'hydrogène)

Le Délégué Sécurité de la FIA étant la personne responsable de la sécurité sur site en matière d'hydrogène et la première à intervenir sur une voiture accidentée, son équipement de protection individuelle doit être le plus complet possible.

L'équipement EPI minimum doit comprendre :

- Vêtements antistatiques et ignifugés (EN 1149-5: 2018 + EN ISO 11612:2015)
- Chaussures de sécurité antistatiques (au moins de classe S1)
- Casque rigide avec visière couvrant tout le visage (par exemple GS-ET-29)
- Gants de protection contre le froid pour manipuler les systèmes LH2 (EN511: 2006)
- Gants électriques de classe 0 pour la manipulation de véhicules à cellule de carburant (EN 60903)

De plus, le Délégué Sécurité de la FIA doit être équipé de :

- Détecteur polyvalent de gaz inflammables
- Détecteur d'hydrogène portable/personnel
- Caméra thermique
- Facultatif : détecteur d'O<sub>2</sub>

## 5.3 EPI et équipement pour les risques liés à la haute tension

Pour plus de détails sur ces équipements, veuillez vous reporter au Code Sportif International de la FIA, Annexe H, Supplément 3, Article 6. Pour plus d'informations, veuillez contacter la FIA.

## 6. PANNEAUX DE SÉCURITÉ

Les panneaux de sécurité physiques sont essentiels pour indiquer clairement l'état de sécurité des véhicules à haute tension (HT) et à hydrogène (H2) lorsque les voyants de sécurité ne sont plus actifs. Étant donné que les voyants de sécurité HT restent allumés pendant 15 minutes et les voyants de sécurité H2 pendant 30 minutes après la mise hors tension, ces panneaux garantissent la

personnel who enter into contact with H2 systems:

- Safety Glasses or Goggles: Protecting the eyes from potential hazards such as hydrogen leaks or splashes. (EN166:2001)
- If necessary, complete face shield for mounting and dismounting pipes and devices, with higher risk of errors exist. (for example, GS-ET-29)
- Cold protection gloves (cryogenic gloves) for work on LH2 systems (EN 511:2006)
- Antistatic clothes (EN 1149-5: 2018)
- Antistatic safety shoes (at least S1 class)

Optional equipment to increase safety:

- Hard head gear, protecting the head from falling objects or other potential hazards in the workplace.
- Flame-Resistant Clothing: In environments where there is a risk of fire, flame-resistant clothing is important to protect against burns. (EN ISO 11612: 2015)
- Chemical-Resistant Coveralls: In situations where exposure to liquid hydrogen or other hazardous chemicals is possible, chemical-resistant coveralls may be necessary.

It's important to note that the choice of PPE should be based on a thorough risk assessment, considering factors such as the specific tasks being performed, the potential hazards involved and the environment in which the work is conducted. Additionally, adherence to safety standards and regulations is essential to ensure the effectiveness of PPE in minimizing risks associated with hydrogen. For professionals such as teams and technology partners, this analysis and the selection of PPE is under their own responsibility. For other actors such as marshals, scrutineers, recovery truck drivers, medical and rescue, there is no relevant PPE as those personnel are not authorized to take action in case of potential or confirmed H2 risks.

## 5.2 Equipment for FIA Safety Delegate (Hydrogen Risks)

As the FIA Safety Delegate is a person, who is responsible for on-site hydrogen safety and is the first one to approach damaged car, his set of PPE should be the most comprehensive.

Minimum set of PPE should consist of:

- Antistatic and flame-resistant clothing (EN 1149-5: 2018 + EN ISO 11612:2015)
- Antistatic safety shoes (at least S1 class)
- Hard head gear with face shield covering whole face (for example GS-ET-29)
- Cold protection gloves when dealing with LH2 systems (EN511: 2006)
- Class-0 Electrical Gloves when dealing with Fuel-Cell Vehicles (EN 60903)

Additionally, the FIA Safety Delegate must be equipped with:

- Polyvalent flammable gas detector
- Portable/Personal H2 detector
- Thermal Camera
- Optional: O<sub>2</sub> detector

## 5.3 PPE and Equipment for High-voltage risks

For all details related to those equipment, please refer to the FIA International Sporting Code, appendix H, supplement 3, article 6. For further details, please contact the FIA.

## 6. SAFETY STATUS SIGNS

Physical Safety Status Signs are essential for clearly indicating the safety state of high-voltage (HV) and hydrogen (H2) vehicles when safety lights are no longer active. Since HV safety lights remain on for 15 minutes and H2 safety lights for 30 minutes after power-down, these signs ensure continued visibility of the vehicle's last verified safety condition.

RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025  
FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

visibilité continue du dernier état de sécurité vérifié du véhicule.

Les équipes sont responsables de :

1. Confirmer l'état de sécurité du véhicule grâce à des procédures de test et de mise hors service appropriées.
2. Placer le panneau physique approprié pour indiquer l'état de sécurité du véhicule une fois que les voyants de sécurité sont éteints.

### 6.1 Panneau d'état de sécurité « Car Safe »

Un panneau d'état de sécurité doit être placé sur la voiture de course lorsque les voyants de sécurité HT et H2 ne sont plus actifs. Ce panneau sert d'indicateur physique principal du dernier état de sécurité HT et H2 confirmé du véhicule.

- Le panneau doit être triangulaire ou conique, d'une hauteur minimale de 15 cm, et garantir une visibilité à 360 degrés.
- Il doit être placé sur le toit ou au point le plus haut accessible du véhicule afin de garantir une visibilité optimale à 360 degrés.
- La conception finale et la normalisation de ces panneaux doivent être validées par le Délégué Sécurité de la FIA.
- Le panneau n'a pas besoin d'être transporté dans le véhicule, mais doit être facilement accessible dans le garage de l'équipe et utilisé dans les environnements contrôlés par l'équipe (par exemple, Parc Fermé, paddock, zone d'assistance).
- Si un véhicule est laissé sans feux de sécurité actifs et sans panneau visible, il sera considéré comme « dangereux » et la situation pourra être signalée aux officiels de la FIA pour non-respect de l'article.

En cas d'incident, avant toute récupération ou intervention, les concurrents doivent s'assurer que l'état de sécurité du véhicule est vérifié et clairement affiché. Si le feu de sécurité ne fonctionne pas, les officiels de la FIA ou l'expert HT désigné par l'équipe doivent confirmer la mise hors tension avant toute manipulation.

### 6.2 Panneau d'état de sécurité H2

Lorsque les feux de sécurité d'un véhicule H2 s'éteignent après 30 minutes, un panneau de sécurité (cf. Article 6.1) et un panneau de sécurité H2 doivent être utilisés pour indiquer clairement le dernier état vérifié du véhicule.

Le panneau d'état de sécurité H2 est un panneau au format A4 qui doit être affiché sur le pare-brise afin de préciser l'état du véhicule. Les deux messages possibles sont les suivants :

- « H2 tank empty and inert » (« Réservoir H2 vide et inerte »)
- « H2 tank filled and pressurised » (« Réservoir H2 rempli et pressurisé »)

Le panneau d'état de sécurité est obligatoire dans les situations suivantes :

- Parc Fermé
- Zone de quarantaine
- Vérifications techniques
- Nuit dans les stands
- Voiture mise hors service

Ces panneaux physiques permettent de s'assurer que tout le personnel manipulant et travaillant à proximité du véhicule reste conscient des dangers potentiels, même si les feux de sécurité sont inactifs. Tout manquement à l'obligation de placer le panneau ou la plaque approprié peut entraîner des sanctions ou une intervention des officiels de la FIA afin de maintenir les normes de sécurité.

### 6.3 Mise en œuvre et conformité

La FIA exige que tous les véhicules à haute tension et à hydrogène participant à des épreuves sanctionnées se conforment à ces exigences en matière d'indicateurs de sécurité. Les systèmes de voyants de sécurité doivent être testés avant chaque session afin de garantir leur bon fonctionnement. Les équipes sont responsables du maintien et de la vérification du bon fonctionnement des indicateurs de sécurité à tout moment.

Toute défaillance du système de voyants de sécurité pendant une épreuve doit être immédiatement signalée au Délégué Sécurité de

Teams are responsible for:

1. Confirming the vehicle's safety status through proper testing and decommissioning procedures.
2. Placing the appropriate physical sign to indicate the vehicle's safety condition once safety lights turn off.

### 6.1 Safety Status Sign "Car Safe"

A Safety Status Sign must be placed on the race car when the HV and H2 safety lights are no longer active. This sign serves as the primary physical indicator of the vehicle's last confirmed HV and H2 safety condition.

- The sign shall be triangular or conical, with a minimum height of 15 cm, ensuring 360-degree visibility.
- It must be placed on the roof or the highest accessible point of the vehicle to ensure optimal 360° visibility.
- The final design and standardization of these signs must be validated by the FIA Safety Delegate.
- The sign does not need to be carried in the vehicle but must be readily available in the team garage and used in team-controlled environments (e.g., parc fermé, paddock, service park bay).
- If a vehicle is left without safety lights active and without a visible sign, it will be considered as "unsafe" and the situation may be reported to FIA officials for non-compliance with this article.

In case of an incident, before any recovery or intervention, competitors must ensure the vehicle's safety status is verified and clearly displayed. If the safety light is non-functional, FIA officials or the team's designated HV expert must confirm de-energization before any handling occurs.

### 6.2 H2 Safety Status Board

When an H2 vehicle's safety lights turn off after 30 minutes, a Safety Status Sign (cf art. 6.1) and a H2 Safety Status Board must be used to maintain clear indication of the vehicle's last verified condition.

The H2 Safety Status Board is an A4-format board which must be displayed at the windscreen to further specify the vehicle's condition. The two possible messages are:

- "H2 tank empty and inert"
- "H2 tank filled and pressurised"

The Safety Status Board is mandatory in the following situations:

- Parc fermé
- Quarantine zone
- Scrutineering
- Overnight stay in the box
- Car decommissioned

These physical signs ensure that all personnel handling and working around the vehicle remain aware of potential hazards, even if safety lights are inactive. Any failure to place the correct sign or board may result in penalties or intervention by FIA officials to maintain safety standards.

### 6.3 Implementation and Compliance

The FIA mandates that all high-voltage and hydrogen-powered vehicles competing in sanctioned events comply with these safety indicator requirements. The safety light systems must be tested before each session to ensure proper functionality. Teams are responsible for maintaining and verifying the correct operation of the safety indicators at all times.

Any failure of the safety light system during an event must be reported immediately to the FIA Safety Delegate, and appropriate

**RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025**  
**FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025**

la FIA, et des mesures d'urgence appropriées doivent être prises, notamment l'utilisation de panneaux physiques indiquant l'état de sécurité. Les officiels de la FIA ont le pouvoir d'empêcher un véhicule de participer à une épreuve si son système d'indicateurs de sécurité ne fonctionne pas correctement.

Ces indicateurs de sécurité jouent un rôle crucial dans la protection de toutes les personnes impliquées dans les épreuves de sport automobile et doivent être strictement respectés par les concurrents, les officiels et les équipes d'intervention d'urgence.

contingency measures must be taken, including the use of physical Safety Status Signs. FIA officials have the authority to prevent a vehicle from participating in an event if its safety indicator system is not functioning correctly.

These safety status indicators play a crucial role in ensuring the protection of all individuals involved in motorsport events and must be strictly adhered to by competitors, officials, and emergency response teams.

## 7. RÉCUPÉRATION ET MISE EN QUARANTAINE

### 7.1 Procédures générales de récupération

Le dépannage des véhicules à haute tension et/ou à hydrogène doit être effectué selon des protocoles de sécurité stricts afin de prévenir les risques liés aux dangers électriques et à l'hydrogène, ainsi que les incendies potentiels. Seul le personnel formé, muni d'équipements de protection individuelle (EPI) appropriés et suivant les procédures de la FIA est autorisé à procéder au dépannage de ces véhicules.

### 7.2 Récupération des véhicules à haute tension et à hydrogène

Si un véhicule s'arrête sur la piste dans un état dangereux (par exemple, voyant rouge, alerte H2, incendie) ou après un accident grave présentant un risque potentiel lié aux composants HT ou H2, le dépannage doit être effectué sous la supervision du Délégué Sécurité de la FIA, en fonction de la technologie du véhicule.

Le dépannage doit suivre les procédures d'urgence normalisées décrites à l'Article 7.

Si le véhicule se trouve dans un tel état, l'équipe de dépannage doit le transporter vers une zone isolée et sécurisée afin de procéder à une évaluation technique et à une intervention d'urgence. Les premiers intervenants doivent suivre des protocoles de sécurité spécifiques, notamment :

- Pour les véhicules HT : utilisation d'outils isolés, d'équipements isolants (par exemple, des couvertures) et d'EPI (par exemple, des gants de classe 0) avec protection électrique, en évitant tout contact avec les composants HT exposés.
- Pour les véhicules à hydrogène : utilisation d'équipements de détection de fuites d'hydrogène, d'EPI antistatiques et élimination des sources d'inflammation.

Des moyens de lutte contre l'incendie adéquats doivent être disponibles, notamment des extincteurs ABC ou CO2 pour les incidents liés à la haute tension et des mesures spécifiques de lutte contre les incendies liés à l'hydrogène pour les incidents liés à l'hydrogène.

### 7.3 Procédures de mise en quarantaine

Tous les véhicules à haute tension (HT) et/ou à hydrogène (H2) qui ont été impliqués dans un accident grave ou qui présentent des signes de défaillance du système doivent être placés dans une zone de quarantaine désignée sous stricte surveillance.

Une fois en quarantaine, le véhicule doit être surveillé en permanence afin de détecter toute aggravation de son état (par exemple, un risque accru d'incendie) et de s'assurer qu'aucun personnel non autorisé n'entre dans la zone.

Le choix de la zone et la mise en œuvre des mesures de quarantaine doivent être effectués sous la supervision du Délégué Sécurité de la FIA, en fonction de la technologie du véhicule.

Les mesures de quarantaine suivantes s'appliquent :

- Véhicules HT : si un véhicule HT se trouve dans une situation dangereuse (feu rouge, incendie ou dommages structurels exposant des composants HT), le Délégué Sécurité de la FIA doit coordonner son transfert vers une zone contrôlée. S'il existe un risque d'incendie, des moyens de lutte contre l'incendie adéquats doivent être disponibles, notamment des extincteurs ABC ou CO2.
- Véhicules à hydrogène : si un véhicule à hydrogène présente une alerte H2, une fuite d'hydrogène ou un risque d'incendie, il doit être placé dans la zone de quarantaine, où il sera surveillé

## 7. RECOVERY AND QUARANTINE

### 7.1 General Recovery Procedures

The recovery of high-voltage and/or hydrogen-powered vehicles must be performed under strict safety protocols to prevent risks associated with electrical and hydrogen hazards, and potential fires. Only trained personnel equipped with appropriate personal protective equipment (PPE) and following FIA procedures are permitted to handle the recovery of these vehicles.

### 7.2 Recovery of High-Voltage and Hydrogen-Powered Vehicles

If a vehicle stops on track in an unsafe state (e.g., red light indicator, H2 alert, fire) or after a severe crash with suspected risk related to HV or H2 components, the recovery must be conducted under the supervision of the FIA Safety Delegate, depending on the vehicle's technology.

The recovery must follow the standardized emergency procedures outlined in Article 7.

If the vehicle is in such a condition, the recovery team must transport it to an isolated and secure area for technical assessment and emergency response. First responders must follow specific safety protocols, including:

- For HV vehicles: Use of insulated tools, insulating equipment (ex: blankets) and PPE (ex: class-0 gloves) with electrical protection, avoiding contact with exposed HV components
- For H2 vehicles: Use of hydrogen leak detection equipment, anti-static PPE, and elimination of ignition sources.

Adequate fire suppression resources must be on standby, including ABC or CO2 extinguishers for HV incidents and specific hydrogen fire suppression measures for H2 incidents.

### 7.3 Quarantine Procedures

All high-voltage (HV) and/or hydrogen-powered (H2) vehicles that have been involved in a severe accident or show signs of system failure must be placed in a designated quarantine zone under strict supervision.

Once in quarantine, the vehicle shall be under continuous surveillance to detect any aggravation of its condition (e.g., increased fire risk) and to ensure that no unauthorized personnel enter the zone.

The selection of the zone and the implementation of quarantine measures shall be made under the supervision of the FIA Safety Delegate, depending on the vehicle's technology.

The following quarantine measures apply:

- HV Vehicles: If an HV vehicle is in an unsafe situation (red light, fire, or structural damage exposing HV components), the FIA Safety Delegate must coordinate recovery to a controlled area. If fire risk exists, adequate firefighting resources must be on standby, including ABC or CO2 extinguishers.
- Hydrogen Vehicles: If a hydrogen vehicle presents an H2 alert, hydrogen leak, or fire risk, it must be placed in the Quarantine Zone, where it will be continuously monitored.

## RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025 FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025

en permanence. Des moyens de lutte contre l'incendie doivent être présents et des procédures spécifiques de ventilation contrôlée ou de dépressurisation doivent être suivies si nécessaire.

- Restrictions dans la zone de quarantaine : l'accès à tout véhicule placé dans la zone de quarantaine est strictement interdit, sauf autorisation du Délégué Sécurité de la FIA. Les lignes directrices de sécurité de la FIA définissent les exigences spécifiques relatives à la mise en place de la quarantaine et à l'équipement requis.

- Processus de remise du véhicule : Une fois en quarantaine, le véhicule sera remis à l'équipe sous la supervision du Délégué Sécurité de la FIA. L'expert en sécurité de l'équipe et le délégué de la FIA évalueront l'état du véhicule et signeront conjointement le formulaire de remise pour autoriser sa libération.

Les exigences relatives à la zone de quarantaine sont énumérées dans un document dédié de la FIA. Ce document vise à définir l'organisation, la mise en place et l'équipement de la zone de quarantaine pour l'épreuve spéciale et reste disponible sur demande auprès de la FIA.

### 7.4 Utilisation de la quarantaine par les équipes

La zone de quarantaine peut également être utilisée par les équipes dans les situations où leur véhicule doit être isolé en urgence en raison de dysfonctionnements techniques tels que des événements thermiques liés à la batterie ou des fuites d'hydrogène. Dans les cas où il n'est pas sûr de garder le véhicule de course dans le paddock, il est recommandé de le transporter vers la zone de quarantaine.

Si une équipe estime que l'utilisation de la zone de quarantaine est nécessaire, elle doit obtenir l'autorisation préalable de l'organisation de l'épreuve, des responsables locaux de la sécurité et du Délégué Sécurité de la FIA avant de déplacer le véhicule.

Le strict respect de ces protocoles de récupération et de quarantaine est essentiel pour maintenir le plus haut niveau de sécurité lors des épreuves de sport automobile.

## 8. EXERCICE D'INTERVENTION EN CAS D'INCIDENT CRITIQUE LIÉ À LA HAUTE TENSION ET/OU À L'HYDROGÈNE

L'exercice d'intervention en cas d'incident critique est un événement obligatoire organisé lors de chaque compétition afin d'évaluer la réaction de l'ensemble du personnel face à un incident critique simulé lié à la haute tension et/ou à l'hydrogène. Cet exercice permet de s'assurer que les équipes d'intervention, notamment les unités de secours, médicales, de lutte contre l'incendie et de récupération, sont prêtes à gérer les urgences impliquant des véhicules à haute tension et à hydrogène.

L'exercice doit être effectué pendant la phase de préparation de l'épreuve et avant toute activité officielle de course. Il est supervisé par le Délégué Sécurité de la FIA en coordination avec le Délégué Médical (ou le Médecin-Chef, si le Délégué Médical n'est pas nommé pour la compétition).

Dans certains cas, l'exercice d'intervention en cas d'incident critique peut être effectué pendant une séance d'essais libres ou une mise au point. Cependant, il est fortement recommandé de prévoir un créneau horaire dédié d'au moins 30 minutes (de préférence une heure) pour cette simulation et de l'inclure officiellement dans le calendrier de l'épreuve.

### 8.1 Objectifs et séquence des actions

L'exercice d'incident critique suit une approche structurée pour les incidents liés à la haute tension et/ou à l'hydrogène, garantissant que tous les éléments clés de sécurité sont testés.

1. Un véhicule représentatif doit s'arrêter à un endroit prédéfini.
2. La Direction de Course doit lancer l'exercice en émettant une alerte « Red Car » pour les incidents liés à la haute tension ou une alerte « H2 » pour les incidents liés à l'hydrogène.
3. Les équipes d'intervention sur piste doivent être déployées, notamment :
  - Le Délégué Sécurité de la FIA pour les incidents liés à la haute tension et/ou à l'hydrogène
  - Les équipes de secours
  - Le personnel médical
  - Les pompiers

Firefighting resources must be present, and specific procedures for controlled venting or depressurization must be followed if needed.

- Quarantine Zone Restrictions: Access to any vehicle placed in the quarantine zone is strictly prohibited unless authorized by the FIA Safety Delegate. The FIA Safety Guidelines define the specific requirements for quarantine setup and required equipment.

- Vehicle Release Process: Once in a quarantine state, the vehicle will be handed over to the team under the supervision of the FIA Safety Delegate. The team safety expert and FIA Delegate will evaluate the vehicle's condition and jointly sign the handover form to authorize its release.

The requirements for the quarantine zone are listed in a dedicated FIA document. It is aimed at defining the organisation, set-up, and equipment of the quarantine zone for the special stage and remains available upon request from the FIA.

### 7.4 Use of Quarantine by Teams

The quarantine zone may also be used by teams in situations where their vehicle requires emergency isolation due to technical malfunctions such as battery thermal events or hydrogen leaks. In cases where keeping the race vehicle in the paddock is unsafe, it is recommended to transport the vehicle to the quarantine zone.

If a team determines that quarantine use is necessary, they must obtain prior authorization from the event organization, local safety officers, and the FIA Safety Delegate before moving the vehicle.

Strict adherence to these Recovery and Quarantine protocols is essential to maintain the highest level of safety during motorsport events.

## 8. HV AND/OR H2 CRITICAL INCIDENT DRILL

The Critical Incident Drill is a mandatory event held at each competition to assess the response of all personnel to a simulated high-voltage and/or hydrogen-related critical incident. This exercise ensures that intervention teams, including rescue, medical, firefighting, and recovery units, are prepared to handle emergencies involving high-voltage and hydrogen-powered vehicles.

The exercise shall be conducted during the event preparation phase and before any official racing activity. It is supervised by the FIA Safety Delegate in coordination with the Medical Delegate (or CMO), if the Medical Delegate is not appointed for the competition).

In some cases, the Critical Incident Drill may be conducted during a free practice or a shakedown. However, it is highly recommended that a dedicated time slot of at least 30 minutes (preferably one hour) be allocated for this simulation and that it be officially included in the event timetable.

### 8.1 Objectives and Sequence of Actions

The Critical Incident Drill follows a structured approach for both high-voltage and/or hydrogen incidents, ensuring all key safety components are tested.

1. A representative vehicle shall stop at a pre-defined location.
2. Race Control shall initiate the exercise by issuing either a "Red Car" alert for HV incidents or an "H2 Alert" for hydrogen-related incidents.
3. Track intervention teams shall be deployed, including:
  - The FIA Safety Delegate for HV incidents and/or Hydrogen incidents
  - Rescue teams
  - Medical personnel
  - Firefighters

**RÈGLEMENT SPORTIF DE LA COUPE DU MONDE DE EXTREME H DE LA FIA 2025**  
**FIA EXTREME H WORLD CUP SPORTING REGULATIONS 2025**

4. Les opérations de secours des pilotes doivent être menées conformément aux procédures d'intervention appropriées en matière de sécurité électronique et/ou de sécurité relative à l'hydrogène.
5. La récupération du véhicule doit être effectuée en veillant à ce que les mesures de sécurité appropriées soient respectées pendant la manipulation et le transport.
6. Le véhicule doit être déplacé vers la zone de quarantaine, où il sera remis à l'équipe sous la supervision du Délégué Sécurité de la FIA.
7. L'exercice doit être conclu et un débriefing doit être organisé.

4. Driver rescue operations shall be conducted, following the appropriate e-safety and/or hydrogen-safety intervention procedures.

5. Vehicle recovery shall be carried out, ensuring the proper safety measures are followed during handling and transport.

6. The vehicle shall be moved to the quarantine zone, where handover to the team shall take place under the supervision of the FIA Safety Delegate.

7. The exercise shall conclude, and a debriefing shall be conducted.

## 8.2 Débriefing et adaptation

Une fois l'exercice d'incident critique terminé, un débriefing doit être organisé par le Délégué Sécurité de la FIA, avec la participation de toutes les parties prenantes concernées. Cette session doit permettre d'évaluer l'efficacité de la réponse et d'identifier les points à améliorer.

Toute adaptation spécifique du déroulement de l'exercice doit être approuvée par le Délégué Sécurité de la FIA afin de garantir la formation la plus efficace possible à l'intervention pour chaque épreuve.

L'exercice d'intervention en cas d'incident critique est un élément essentiel de la préparation d'une épreuve sportive automobile, car il renforce les capacités d'intervention d'urgence et garantit les normes de sécurité les plus élevées pour toutes les parties concernées.

## 8.2 Debriefing and Adaptation

Following the completion of the Critical Incident Drill, a debriefing session shall be organized by the FIA Safety Delegate, involving all relevant key stakeholders. This session shall review the effectiveness of the response and identify areas for improvement.

Any specific adaptation of the running of the exercise must be agreed upon by the FIA Safety Delegate to ensure the most effective response training for each event.

The Critical Incident Drill is an essential component of motorsport event preparation, reinforcing emergency response capabilities and ensuring the highest safety standards for all involved parties.

## 9. SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE DE LA PISTE

Un projet de dossier de sécurité doit être soumis par courrier électronique au Département Sécurité de la FIA (rally.safety@fia.com) au moins quatre semaines avant le début de l'épreuve. Ce projet doit respecter l'Annexe H du Code Sportif International de la FIA et comprendre au minimum :

- La conception du tracé de la piste :
  - Le tracé de la piste ne doit comporter aucun objet solide (rochers, arbres, barrières, etc.) situé sur la surface de course, y compris les bords de la piste.
- Des images prises par drone du site, y compris le tracé de la piste
- Une carte altimétrique
- La localisation et les dimensions des zones réservées aux spectateurs
- La localisation de la zone de quarantaine et le dispositif de sécurité
- La localisation de la zone de ravitaillement et le dispositif de sécurité
- La localisation de la zone de contrôle stop et le dispositif de sécurité
- La localisation des postes de commissaires et des caméras de télévision
- La disposition du paddock (y compris l'attribution des stands) avec ses dimensions et le dispositif de sécurité
- Noms / fonctions / coordonnées des officiels

Le dossier de sécurité définitif de l'épreuve doit être conforme à l'Annexe H du Code Sportif International de la FIA et doit être envoyé par voie électronique au Département Sécurité de la FIA (rally.safety@fia.com) au moins deux semaines avant l'épreuve.

Une copie papier doit être fournie aux Commissaires Sportifs, au Délégué Médical de la FIA, au Délégué Sécurité de la FIA pour l'épreuve et à l'observateur de la FIA, s'il est désigné.

Toute modification ultérieure apportée à ce dossier de sécurité définitif concernant la sécurité et appliquée en coordination avec ou à la suite d'une recommandation du Délégué Sécurité de la FIA, s'il est désigné, doit être signalée aux Commissaires Sportifs.

Une communication doit être émise en cas de modifications concernant la sécurité des concurrents et si ces modifications n'étaient pas déjà visibles lors des reconnaissances.

Dans tous les cas, le dossier de sécurité et sa mise en œuvre restent à tout moment sous la seule responsabilité de l'organisateur de l'épreuve.

## 9. TRACK OPERATIONAL SAFETY

An electronically mailed draft safety dossier must be submitted to the FIA Safety Department (rally.safety@fia.com), at least 4 weeks before the start of the event. This draft shall follow Appendix H of the FIA International Sporting Code and shall include at least:

- Track layout design:
  - The circuit layout shall not have any solid object (rock, trees, barriers, etc.) located in the racing surface including the track edges
- Drone imagery of the location including the track layout
- Elevation map
- Spectator zone locations and measurement
- Quarantine zone location and safety setup
- Refuelling zone location and safety setup
- Stop Control zone and safety setup
- Marshal post and TV camera locations
- Paddock area layout (including pit attributions) with measurement distance and safety setup
- Official names / positions / contacts

The final safety dossier for the event must comply with the Appendix H of the FIA International Sporting Code and must be electronically sent to the FIA Safety Department (rally.safety@fia.com) at least 2 weeks before the event.

A hard copy must be provided to the Stewards, the FIA Medical Delegate, the FIA Safety Delegate for the event and to the FIA Observer, if nominated.

Any further modification to this final safety dossier concerning safety and applied in coordination with or following a recommendation by the FIA Safety Delegate, if nominated, must be reported to the Stewards.

A communication must be issued in case of modifications which concern competitors' safety and these modifications were not visible already during the reconnaissance.

In any event, the Safety Dossier and its implementation remain at all times the sole responsibility of the event organiser.