



SPORTING REGULATIONS 2024

REGLEMENT SPORTIF 2024



INDEX

- Art. 1. – ORGANISATION
- Art. 2. – REGULATIONS
- Art. 3. – GENERAL CONDITIONS
- Art. 4. – LICENCES AND DRIVERS ACCEPTED
- Art. 5. – CARS ACCEPTED
- Art. 6. – REGISTRATIONS AND ENTRIES
- Art. 7. – INSURANCE
- Art. 8. – EVENTS OF THE CHAMPIONSHIP
- Art. 9. – CHAMPIONSHIP CLASSIFICATION AND POINTS SCORING
- Art. 10. – TROPHIES
- Art. 11. – ADVERTISING AND RACE NUMBERS
- Art. 12. – EVENT OFFICIALS
- Art. 13. – INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS
- Art. 14. – INCIDENTS
- Art. 15. – PROTESTS AND APPEALS
- Art. 16. – SANCTIONS AND PENALTIES
- Art. 17. – LIMITATION OF PRIVATE TESTS, PRACTICE AND TRACK ACTIVITIES RUNNING
- Art. 18. – SIGNING ON
- Art. 19. – SCRUTINEERING
- Art. 20. – TYRES
- Art. 21. – CAR WEIGHT AND WEIGHING
- Art. 22. – FUEL - FUEL RESERVE - REFUELLING

- Art. 23. – GENERAL SPECIFICATIONS OF CARS

- Art. 24. – GENERAL SAFETY AND DRIVING INSTRUCTIONS

- Art. 25. – PIT LANE AND ASSISTANCE
- Art. 26. – PARC FERMÉ
- Art. 27. – BRIEFING
- Art. 28. – FREE PRACTICE AND QUALIFYING SESSIONS
- Art. 29. – STOPPING THE PRACTICE SESSIONS
- Art. 30. – STARTING GRID
- Art. 31. – STARTING PROCEDURE
- Art. 32. – RACE
- Art. 33. – SAFETY CAR
- Art. 34. – SUSPENDING A RACE
- Art. 35. – RESUMING A RACE
- Art. 36. – FINISH
- Art. 37. – CLASSIFICATION
- Art. 38. – PODIUM CEREMONY
- Art. 39. – OFFICIAL PRESS CONFERENCE
- Art. 40. – DISCIPLINE IN THE PITS AND PADDOCK

- Art. 41. – CHAMPIONSHIP FINAL CLASSIFICATION PRIZE

- APPENDIX I – LIVERY AND IDENTIFICATION LAYOUTS

- APPENDIX II - COVID- PROTOCOL
- APPENDIX III - PIRELLI WET TIRE - ROTATING DIRECTION
- APPENDIX IV - INDICATIVE SCALE OF PENALTIES FOR NON RESPECT OF ARTICLE 17

INDEX

- Art. 1. – ORGANISATION
- Art. 2. – RÈGLEMENTS
- Art. 3. – CONDITIONS GÉNÉRALES
- Art. 4. – LICENCES ET PILOTES ADMIS
- Art. 5. – VOITURES ADMISES
- Art. 6. – INSCRIPTIONS ET ENGAGEMENTS
- Art. 7. – ASSURANCES
- Art. 8. – ÉPREUVES DU CHAMPIONNAT
- Art. 9. – CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT ET ATTRIBUTION DES POINTS
- Art. 10. – TROPHÉES
- Art. 11. – PUBLICITÉ ET NUMÉROS DE COURSE
- Art. 12. – OFFICIELS DE L'ÉPREUVE
- Art. 13. – INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS
- Art. 14. – INCIDENTS
- Art. 15. – RÉCLAMATIONS ET APPELS
- Art. 16. – SANCTIONS ET PÉNALITÉS
- Art. 17. – LIMITATION DES ESSAIS PRIVÉS ET ROULAGES
- Art. 18. – VÉRIFICATIONS SPORTIVES
- Art. 19. – VÉRIFICATIONS TECHNIQUES
- Art. 20. – PNEUMATIQUES
- Art. 21. – POIDS VOITURE ET PESAGE
- Art. 22. – CARBURANT - RÉSERVE DE CARBURANT - RAVITAILLEMENT
- Art. 23. – SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES DES VOITURES
- Art. 24. – CONSIGNES DE SÉCURITÉ GÉNÉRALE ET CONDUITE

- Art. 25. – VOIE DES STANDS ET ASSISTANCE
- Art. 26. – PARC FERMÉ
- Art. 27. – BRIEFING
- Art. 28. – ESSAIS LIBRES ET ESSAIS QUALIFICATIFS
- Art. 29. – ARRÊT DES ESSAIS
- Art. 30. – GRILLE DE DÉPART
- Art. 31. – PROCÉDURE DE DÉPART
- Art. 32. – COURSE
- Art. 33. – VOITURE DE SÉCURITÉ
- Art. 34. – SUSPENSION DE LA COURSE
- Art. 35. – REPRISE DE LA COURSE
- Art. 36. – ARRIVÉE
- Art. 37. – CLASSEMENT
- Art. 38. – CÉRÉMONIE DU PODIUM
- Art. 39. – CONFÉRENCE DE PRESSE OFFICIELLE
- Art. 40. – DISCIPLINE DANS LES STANDS ET LE PADDOCK
- Art. 41. – PRIX DU CLASSEMENT FINAL DU CHAMPIONNAT

- ANNEXE I – PLANS DE DÉCORATION ET D'IDENTIFICATION
- ANNEXE II - PROTOCOLE COVID
- ANNEXE III - PNEUS PLUIE PIRELLI – SENS DE ROTATION
- ANNEXE IV - BAREME INDICATIF DES PENALITES POUR NON RESPECT DE L'ARTICLE 17

Art. 1. – ORGANISATION

1.1. For 2024, ACI, the Italian Sporting Federation who holds the FIA European Formula Regional sporting title, and ALPINE RACING (called hereafter the “Organiser”) are organising a series of Reserved International Events called Formula Regional European Championship by Alpine (called hereafter the “Championship”), with the agreement of the Fédération Internationale de l’Automobile (FIA) which issued the organisation permit ACI-RM/VCM4/23.

1.2. The Championship will comprise three separate classifications:

- a Drivers classification
- a Teams classification
- a Rookies classification

1.3. The applicable regulations, in order of priority, are:

- a) The F.I.A. International Sporting Code (called hereafter the Code) and its Appendices, and the General Prescriptions of the FIA.
- b) The Championship Technical and Sporting Regulations
- c) The Sporting and Technical Bulletins issued by the Organiser
- d) The Supplementary Regulations of the Event in question

Any specific national regulation that may apply during an Event must be submitted to the Organiser at least 40 days before the planned date of the said Event. Only the approval of the Organiser can make such specific regulations effective for the Event. The Organiser will check that all competitors are informed of such specific regulations at least 10 days before the date of the Event.

Any situation not set out in these regulations, and any dispute that may arise regarding their interpretation, shall be judged by the Panel of Stewards (the Stewards) designated at each Event.

1.4. The Organising Committee of the Championship is invested with all powers for the material organisation of the series of Events, and it is composed of the following members:

Members with voting right:

Marco Ferrari
Marco Rogano
Sandra MICMANDE
Sylvain ALANORE

The Organiser reserves the right to modify the composition of the members of the Organising Committee at any time.

To the fullest extent permitted by applicable law, neither the Organiser nor any of its officers, agents, employees, directors or officials shall be liable to any other party for any claim, cost, damage or loss resulting from any action, decision or omission by the Organiser and/or its officers, agents, employees, directors or officials in

Art. 1. – ORGANISATION

1.1. L’ACI, la Fédération Sportive Italienne qui détient les droits de la Formula Régionale Européenne FIA et ALPINE RACING (ci-après désignés l’“Organisateur”) organisent pour 2024 une série d’Epreuves Internationales Réservées appelée Formula Regional European Championship by Alpine (ci-après désignée le “Championnat”), avec l’accord de la Fédération Internationale de l’Automobile (FIA) qui a délivré le permis d’organisation ACI-RM/VCM4/23.

1.2. Le Championnat comportera trois classements distincts :

- un classement Pilotes
- un classement Equipes
- un classement Rookies

1.3. Les règlements applicables sont, par ordre de préséance :

- a) Le Code Sportif International F.I.A. (ci-après désigné le Code) et ses Annexes ainsi que les Prescriptions Générales de la FIA.
- b) Les Règlements Sportifs et Techniques du Championnat
- c) Les Bulletins Sportifs et Techniques publiés par l’Organisateur
- d) Le Règlement Particulier de l’Epreuve considérée

Toute réglementation nationale particulière qui pourrait être appliquée durant une Epreuve doit être soumise à l’Organisateur au moins 40 jours avant la date prévue pour ladite Epreuve. Seule l’approbation de l’Organisateur peut rendre effectives de telles réglementations particulières pour l’Epreuve. L’Organisateur s’assurera que tous les concurrents soient informés de telles réglementations particulières au moins 10 jours avant la date de l’Epreuve.

Toute situation non prévue dans ces règlements, ainsi que toute contestation pouvant survenir quant à leur interprétation, seront jugées par le Collège des Commissaires Sportifs (les Commissaires Sportifs) désigné lors de chaque Epreuve.

1.4. Le Comité d’Organisation du Championnat est investi de tous les pouvoirs pour l’organisation matérielle de la série d’Epreuves et il est composé des membres suivants :

Membres disposant du droit de vote :

Marco Ferrari
Marco Rogano
Sandra MICMANDE
Sylvain ALANORE

L’organisateur se réserve le droit de modifier la composition des membres du comité d’organisation à tout moment.

Sous réserve des dispositions légales en vigueur, ni l’Organisateur, ni aucun de ses dirigeants, agents, employés, directeurs ou officiels ne seront responsables envers toute autre partie pour toute réclamation, coût dommage ou perte résultant de toute action, décision ou omission de l’Organisateur et/ou de ses dirigeants, agents, employés,

connection with their duties, except for wilful misconduct or fraud.

Art. 2. – REGULATIONS

2.1. The Sporting and Technical Regulations come into force from the 22nd of December 2023 included and replace all previous Sporting and Technical Regulations.

These Sporting Regulations are published in English, and in French, and may be translated into other languages.

However, the final text of these Sporting Regulations is 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 Sporting Regulations.

2.2. No change may be made to these Sporting Regulations without the agreement of the Organising Committee and the ACI. Any modification to these regulations that would be applicable to a single event may be made by appendix to the supplementary regulations of the event with the agreement of the Stewards or the approval of the concerned ASN.

2.3. Any change made to these Sporting Regulations by appendix or bulletin approved by the ACI and the FIA must be communicated to all Competitors entered in the Championship, with mention of the date or of the race event from which the change will become applicable.

Any change made to these Sporting Regulations by a bulletin to the Supplementary Regulations of an event must be communicated to all Competitors entered in the Championship with mention of the event in which the change will be applicable.

Art. 3. – GENERAL CONDITIONS

3.1. Solely through the fact of signing the registration and entry application forms, the driver and the competitor sign up for the Championship and enter the events in the perfect knowledge of the risks inherent in Motorsport competition. The Competitor and the driver free the Organiser, the members of the Organizing committee, any official linked to the Championship or its races, any official supplier and any company that is part of the RENAULT Group from any responsibility in the event of illness, physical or material injury arising during his participation in the Championship (including collective tests, official free sessions, qualifying and races).

3.2. Solely through the fact of signing the registration and entry application forms, the driver and the competitor accept to observe all the provisions as supplemented or amended of the sporting and technical regulations, and undertake to respect them in the form and in the spirit.

3.3. It is the competitor's obligation to ensure that all persons concerned by his entry observe all the provisions, as supplemented or amended, of the Code, the FIA

directeurs ou officiels dans l'exercice de leurs fonctions, sauf dans le cas d'une faute lourde ou dolosive.

Art. 2. – REGLEMENT

2.1. *Les Règlements Sportif et Technique entrent en vigueur à partir du 22 Décembre 2023 inclus et remplacent les précédents Règlements Sportif et Technique.*

Ce Règlement Sportif est publié en anglais et en français et il peut être traduit dans d'autres langues.

Toutefois, le texte final du présent Règlement Sportif est la version anglaise à laquelle il sera fait référence en cas de controverse portant sur l'interprétation des règles. Dans ce document, les intitulés sont énoncés aux seules fins de commodité et ne font pas partie du présent Règlement Sportif.

2.2. *Aucun changement ne peut être apporté au présent Règlement Sportif sans l'accord du Comité d'Organisation et de l'ACI. Toute modification au présent règlement qui serait applicable à une épreuve unique pourra être faite par additif au règlement particulier de ladite épreuve avec l'accord des Commissaires Sportifs ou l'approbation de l'ASN concernée.*

2.3. *Tout changement apporté au présent Règlement Sportif par additif approuvé par l'ACI et la FIA devra être communiqué à tous les Concurrents engagés dans le Championnat, avec la mention de la date ou épreuve à partir de laquelle le changement deviendra applicable.*

Tout changement apporté au présent Règlement Sportif par additif au règlement particulier d'une épreuve devra être communiqué à tous les Concurrents engagés dans le Championnat, avec la mention de l'épreuve à laquelle le changement deviendra applicable.

Art. 3. – CONDITIONS GENERALES

3.1. *Par le seul fait de signer les formulaires de demande d'inscription et d'engagement, le conducteur et le concurrent s'inscrivent au Championnat et s'engagent aux épreuves en parfaite connaissance des risques inhérents à la compétition automobile. Le Concurrent et le pilote dégagent expressément l'Organisateur, les membres du Comité d'Organisation, tout officiel lié au Championnat ou à ses courses, tout Fournisseur Officiel et toute société faisant partie du Groupe RENAULT de toute responsabilité en cas de maladie, d'accident corporel ou matériel survenu pendant sa participation au Championnat (incluant les tests collectifs, les essais libres officiels, les essais qualificatifs, les courses).*

3.2. *Par le seul fait de signer les formulaires de demande d'inscription et d'engagement, le conducteur et le concurrent acceptent de respecter toutes les dispositions telles que complétées ou modifiées des règlements sportif et technique, et s'engagent à les respecter dans la forme comme dans l'esprit.*

3.3. *Il incombe au concurrent de s'assurer que toutes les personnes concernées par son engagement observent toutes les dispositions, telles que complétées ou*

General Prescriptions relative to the Circuits, the Formula Regional European Championship by Alpine Technical Regulations, and these Sporting Regulations.

Each competitor must appoint an official representative who will be indicated on the registration form valid for the season. Should this representative be unable to attend one or more events during the season, the competitor must nominate a replacement in writing no later than 24 hours before the scheduled briefing time for the event concerned. If the representative has to go away during an event, he must immediately inform the stewards in writing.

Throughout the entire duration of the Event, the person having charge of an entered car during any part of an Event is responsible jointly and severally with the competitor for ensuring that the regulatory requirements are observed.

3.4. All persons concerned in any way with an entered car or present in any other capacity whatsoever in the paddock, pit lane or track, must wear an appropriate pass at all times.

3.5. From the first pre-season collective test to the end of the last calendar event, each team/competitor must respect a maximum number of operational staff, according to the number of cars taking part at each Event and/or pre-season test as follows:

2 cars: 7 operational staff members

3 cars: 9 operational staff members

4 cars (4th car for female driver or wild card): 12 operational staff members

5 cars (5th car for wild card): 14 operational staff members

Operational staff members are associated in any way with the operation of cars within the confines of the circuit, with access to the paddock, the pit garages and the pit lane from the start of preliminary scrutineering until the end of the last race of every event.

The following ones are not considered as operational staff:

- the staff exclusively connected with hospitality, team motorhomes, marketing, public relations
- a trucky with the sole duty of driving trucks
- a medical doctor, a physiotherapist, a massage therapist,
- a driver manager, a "driver coach"
- the team manager, the team owner or managing director.

Non-operational staff will neither be allowed to work on a car entered by the team/competitor nor to make any kind of technical operation (data acquisition, parts repair, parts maintenance, etc.) related to a car entered by the team/competitor.

modifiées, du Code des Prescriptions Générales FIA relatives aux Circuits, du Règlement Technique Formula Regional European Championship by Alpine et du présent Règlement Sportif.

Chaque concurrent doit nommer un représentant officiel qui sera indiqué sur le bulletin d'inscription valable pour la saison. Dans le cas où ce représentant ne pourrait être présent sur une ou plusieurs épreuves lors de la saison le concurrent devra nommer par écrit un remplaçant au plus tard 24 heures avant l'heure programmée pour le briefing de l'épreuve concernée. Si le représentant doit s'absenter au cours d'une épreuve, il devra en informer immédiatement les Commissaires Sportifs par écrit.

Pendant toute la durée d'une épreuve, la personne responsable d'une voiture engagée à n'importe quel moment de l'épreuve, sera chargée de s'assurer, au même titre que le concurrent, de façon conjointe et individuelle, que les différentes dispositions réglementaires sont observées.

3.4. *À tout moment, toutes les personnes concernées de quelque façon que ce soit par une voiture engagée ou se trouvant pour toute autre raison dans le paddock, la voie des stands ou sur la piste, devront porter un laissez-passer approprié.*

3.5. *A partir du premier test collectif de pré-saison jusqu'à la fin de la dernière épreuve du calendrier, chaque team/concurrent doit respecter un nombre maximal de membres du personnel opérationnel, en fonction du nombre de voitures prenant part à l'Epreuve ou au test collectif de pré-saison, et ce de la manière suivante :*

2 voitures : 7 membres de personnel opérationnel

3 voitures : 9 membres de personnel opérationnel

4 voitures (4^{ème} voiture pour une pilote femme ou un wild card): 12 membres de personnel opérationnel

5 voitures (5^{ème} voiture pour un wild card): 14 membres de personnel opérationnel

Les membres du personnel opérationnel sont associés de quelque manière que ce soit à l'opération technique des voitures dans l'enceinte du circuit, avec accès au paddock, aux stands et à la voie des stands depuis le début des vérifications préliminaires jusqu'à la fin de la dernière course de chaque épreuve.

Ne sont pas considérés comme membres de personnel opérationnel :

- le personnel ayant des fonctions exclusivement liées à l'accueil, l'hospitalité de l'équipe, le marketing, les relations publiques
- un chauffeur de camion ayant cette fonction exclusive
- un médecin, un physiothérapeute, un masseur
- un manager de pilote, un coach de pilote
- le team manager, le propriétaire de l'équipe, ou directeur général.

Le personnel non opérationnel ne pourra en aucun cas travailler sur une voiture engagée par le team/concurrent ni effectuer aucune opération technique (acquisition données, réparation de pièces, entretien de pièces, etc.) liée à une voiture engagée par le team/concurrent.

A list of the staff must be submitted to the Organizing Committee 10 days prior to each event.

Special case of the truck driver: Unless he has already been declared by his team as operational staff, a truck driver is de facto part of the non-operational staff who is not allowed to work on a car.

However, provided that his work takes place outside of track time, a maximum of one truck driver is authorized to intervene:

- in the tires supply and mounting,
- in the rims cleaning,
- in the fuel supply and the refueling operation under the team structure
- in the supply of car parts at the lorry located on the circuit.

The team manager must be the team/competitor representative at the briefing and he will also be summoned as the competitor representative by the Officials during an event of the Championship. However, the competitor may appoint another representative else than the team manager.

- 3.6.** During the free and qualifying sessions and the races of any event, the competitors (and/or any person associated with the entry of the car) are only authorised to produce images of race cars on the track within the framework of Article 23.7.

Any other exception concerning the use of images for commercial purposes must be approved in writing and in advance by the Organising Committee.

Any breach will be notified to the Stewards of the event and may entail sanctions up to disqualification of the relevant car from the event.

Art. 4. – LICENCES AND DRIVERS ACCEPTED

All drivers participating in the Championship and its collective tests must hold a FIA International Licence Grade B (ITB) or C (ITC-C), in compliance with Appendix L, Chapter I. According to Appendix L Article 1.2 of the FIA Code, to be eligible for an FIA International Licence Driver's licence, applicants must be at least 16 years old (the date of the birthday being binding).

No Driver having competed in any round of a FIA F2 Championship is allowed.

Will not be permitted to participate in the Championship:

- the top 7 drivers classified in a championship using single-seat cars of over 2,000 cm³ during the last three completed seasons;
- the top 3 drivers on the final general classification in the last three completed seasons in the FIA Formula 3 Championship,
- drivers winners of any other international or national Formula 3 championship during the last three years will be subject to the approval of the Organising Committee.

Une liste du personnel doit être soumise au Comité d'Organisation 10 jours avant chaque épreuve.

Cas particulier du chauffeur de camion : A moins qu'il ne soit déjà déclaré par son équipe comme personnel opérationnel, un chauffeur de camion fait partie de facto du personnel non opérationnel qui n'est pas autorisé à travailler sur une voiture.

Néanmoins, à la condition que ses interventions se déroulent en dehors des roulages, au maximum un chauffeur du camion est autorisé à intervenir :

- dans l'approvisionnement et le montage des pneumatiques,
- le nettoyage des jantes,
- l'approvisionnement et l'opération de ravitaillement en essence sous la structure de l'équipe,
- l'approvisionnement des pièces de voiture au camion de pièces détachées localisé sur le circuit.

Le team manager devra être le représentant du team/concurrent au briefing et sera également le représentant du concurrent lors de toute convocation de la part des Officiels d'une épreuve du Championnat. Néanmoins le concurrent pourra nommer un représentant autre que le team manager.

- 3.6.** *Lors des essais libres et qualificatifs et les courses de toute épreuve, les concurrents (et/ou toute personne associée avec l'engagement de la voiture) ne sont autorisés à produire que les images de voitures de compétition sur la piste, dans le cadre de l'Article 23.7. Toute autre exception concernant l'utilisation d'images à des fins commerciales doit être préalablement approuvée par écrit par le Comité d'Organisation.*

Toute infraction sera signalée aux Commissaires Sportifs de l'épreuve et pourra entraîner jusqu'à la disqualification de l'épreuve de la voiture concernée.

Art. 4. – LICENCES ET PILOTES ADMIS

Tous les pilotes participant au Championnat et à ses séances d'essais collectifs doivent être titulaires d'une Licence FIA Internationale de Degré B (ITB) ou C (ITC-C), en conformité avec l'Annexe L, Chapitre I. En accord avec l'Article 1.2 de l'Annexe L du Code FIA, pour prétendre à une Licence Internationale FIA pour Pilotes, les demandeurs doivent avoir 16 ans révolus (date anniversaire faisant foi).

Aucun pilote ayant participé à une quelconque épreuve d'un championnat FIA F2 ne sera accepté.

Ne seront pas admis à participer au Championnat :

- les 7 premiers pilotes classés dans un championnat utilisant des monoplaces de plus de 2.000cm³ lors de l'une des trois dernières éditions révolues ;
- les 3 premiers pilotes au classement général final d'une des trois dernières éditions révolues du FIA Formula 3 Championship,
- les pilotes vainqueurs de tout autre championnat international ou national de Formule 3 lors de l'une des trois dernières années seront soumis à l'approbation du Comité d'Organisation

- drivers winners of the Formula Regional European Championship by Alpine

- No driver may participate in the Championship for more than three complete seasons, it being understood that participation in at least 80% of the events in a season shall be considered as participation in a full season

All drivers and competitors must hold valid FIA Licences and authorisations issued by their National Sports Authority (ASN) in accordance with Article 3.9.4 of the F.I.A. International Sporting Code.

Each driver must also be in possession of a medical certificate of aptitude, either included on the driver's licence or on attached document.

Each team/competitor selected by the Organising Committee for the whole of the season must have a single competitor's licence valid for all its cars entered.

- les pilotes vainqueurs de la Formula Regional European Championship by Alpine

- Aucun pilote ne peut participer au Championnat plus de 3 saisons complètes, étant entendu que participer à au moins 80 % des épreuves dans une saison sera assimilé à la participation d'une saison complète

Tous les pilotes et concurrents doivent être titulaires de Licences de la FIA en cours de validité et des autorisations délivrées par leur Autorité Sportive Nationale (ASN) en accord avec l'Article 3.9.4 du Code Sportif International F.I.A.

Chaque pilote doit également être en possession d'un certificat médical d'aptitude, qu'il soit inclus sur la licence de pilote ou sur un document annexe.

Chaque équipe concurrente sélectionnée par le Comité d'Organisation pour la totalité de la saison devra avoir une seule licence de concurrent valable pour toutes ses voitures engagées.

Art. 5. – CARS AND ENGINES ACCEPTED

5.1. The Events counting for the Championship are reserved exclusively for Formula Alpine cars as described in the 2024 technical regulations, respecting Appendix J – Article 275, complying with the below type specifications and having fulfilled the preliminary technical checks.

Manufacturer specification	Formula Alpine
FIA homologated chassis	Tatuus T318
FIA homologated engine	Renault Sport MR18-F3R

5.2. The cars must comply with the provisions of the 2024 Formula Regional European Championship by Alpine Technical Regulations at all times during the Events and the collective tests, and with safety standards.

5.3. Reserve cars are not accepted. A Driver can only use one car in each Event.

5.4.- If, after an accident, a car no longer presents sufficient safety guarantees, the Competitor may replace the monocoque, after having obtained the agreement of the Scrutineers. In this case, the car must be presented again and fulfil the checks of the Scrutineers.

5.4.1 An approved Accident Data Recorder (ADR) must be fitted to the car and be in working order at all times during all the official Event.

5.4.2 The use of the ADR installation kit as shown in the Technical Regulation is mandatory.

5.5 ENGINES IDENTIFICATION

Only engines complying entirely with the following homologation may be used from the 22nd of December

Art. 5. – VOITURES ET MOTEURS ADMIS

5.1. Les Epreuves comptant pour le Championnat sont réservées exclusivement aux voitures de type "Formula Alpine" telles que décrites dans le règlement technique 2024, en respect de l'article 275 de l'Annexe J du Code Sportif International, conformes aux spécifications ci-dessous mentionnées, et ayant satisfait aux contrôles techniques préliminaires.

5.2. Les voitures doivent être à tout moment des Épreuves et des essais collectifs conformes aux dispositions du Règlement Technique du Formula Regional European Championship by Alpine 2024 et être en condition de sécurité.

5.3. Les voitures de réserve ne sont pas admises. Un Pilote ne peut utiliser qu'une seule voiture lors de chaque Epreuve.

5.4.- Si après un accident, une voiture ne présente plus les garanties de sécurité suffisantes, le Concurrent pourra remplacer la coque après avoir reçu l'accord des Commissaires Techniques. Dans ce cas, la voiture devra être représentée et satisfaire aux contrôles des Commissaires Techniques.

5.4.1 Un dispositif approuvé d'Accident Data Recorder (ADR) doit être fixé sur la voiture et être en état de marche à tout moment de l'Epreuve.

5.4.2 L'installation du kit ADR tel que décrit dans le Règlement Technique est obligatoire.

5.5. – IDENTIFICATION DES MOTEURS

Seuls les moteurs conformes intégralement à l'homologation mentionnée ci-dessous peuvent être

2023 inclusive to the last event of the 2024 Championship.

Engine Homologation No:
2019-02-F3R-RENAULT extension 01

Under no circumstance any engine

- without the Championship seals as described in the 2024 engine nomenclature of the Championship Technical Regulation
- or whose seals origin is unknown, or with different seals as stated above,
- or presenting one or more seals missing,

could be used in the Championship. It will be considered as technically noncompliant.

It's the driver and competitor responsibility to check the state of seals and their presence.

At any moment, the Technical Delegate may require:

- the check of the complete engine on the test bench.
- the replacement of a complete engine, or any part of the engine

5.6 NUMBER OF SHORT ENGINES AND TURBOS

5.6.1.- Per season:

Any replacement of an engine or a turbo must be:

- previously declared to the Technical Delegate when the limitation of the number of engines and turbos is respected and provided that the change of engine does not take place after the preliminary technical checks of a race event start.
- previously agreed by the Technical Delegate when the limitation of the number of engines and/or turbos is reached, or once the preliminary technical checks of a race event have started.

a) Maximum number of turbos

- From the first pre-season collective tests session of the Championship to the third pre-season collective tests session included, each car may use no more than three turbos for the entire pre-season collective tests.
- From the first race event of the Championship, and for the entire Championship including all collective tests and race events, each car may use no more than two turbos. These two turbos must come from the quota of three turbos declared during the pre-season collective tests. If only one turbo has been declared for a car for the entire pre-season collective tests, the competitor may declare a second turbo at a later date.

Other than the straightforward replacement of one turbo with another, a change will also be deemed to have

utilisés du 22 Décembre 2023 inclus jusqu'à la dernière épreuve du Championnat 2024.

*N° homologation moteur :
2019-02-F3R-RENAULT extension 01*

Tout moteur :

- *ne possédant pas les scellés du Championnat tels que décrits dans la nomenclature moteur 2024 du Règlement technique du Championnat,*
- *ou possédant des scellés d'origine inconnue ou autre que celle précisée ci-dessus,*
- *ou dont un ou plusieurs scellés serai(en)t manquant(s)*

ne pourra en aucun cas être utilisé dans le cadre du Championnat. Il sera considéré comme une non-conformité technique.

L'état des scellés et leur présence sont de la responsabilité du conducteur et de son concurrent.

À tout moment, le Commissaire Technique pourra demander :

- *le passage au banc moteur pour un contrôle du moteur complet*
- *le remplacement du moteur complet ou de toute partie du moteur*

5.6. NOMBRE DE MOTEURS TRONCS ET TURBOS

5.6.1. – Par saison

Tout changement de moteur ou de turbo doit faire l'objet :

- *d'une déclaration préalable auprès du Délégué Technique lorsque la limitation du nombre de moteurs et turbos est respectée, et à condition que le changement de moteur ne s'effectue pas après que les vérifications techniques préliminaires d'une épreuve aient commencé.*
- *d'une autorisation préalable de la part du Délégué Technique, lorsque la limitation du nombre de moteurs et/ou turbos est atteinte ou lorsque les vérifications techniques préliminaires d'une épreuve ont commencé.*

a) Nombre maximum de turbos

- A partir de la première séance d'essais collectifs de pré-saison du Championnat et jusqu'à la troisième séance incluse d'essais collectifs pré-saison, une voiture ne peut utiliser plus de trois turbos pour l'intégralité des tests collectifs de pré-saison.*
- A partir de la première épreuve du Championnat, et pour l'intégralité du Championnat, incluant la totalité des tests collectifs et les épreuves, une voiture ne peut utiliser plus de deux turbos. Ces deux turbos proviennent obligatoirement du quota des trois turbos déclarés pendant les tests collectifs de pré-saison. Si un seul turbo a été déclaré pour une voiture pour l'intégralité des tests collectifs de pré-saison, le concurrent pourra déclarer ultérieurement un second turbo.*

Outre le simple remplacement d'un turbo par un autre, sera aussi considéré comme un remplacement tout

taken place if the seals are damaged or removed from the original turbo, or if there is change of engine including a turbo.

If a driver is replaced at any point during the Championship the replacement driver must use the same turbo which the original driver had been using. In this latest matter, in the event of exceptional circumstances which could cause the necessity to change the turbo, and only in these circumstances, the Organizing Committee reserves the right to review the situation and may give its prior authorization to change it without any penalty.

b) Maximum number of short engines

Short engine definition: the internal combustion engine without ancillaries and actuator systems necessary for its proper function (turbo, clutch, alternator, sensors, spark plug, coil).

i) From the first pre-season collective tests session of the Championship to the third pre-season collective tests session included, each car may use no more than three short engines for the entire pre-season collective tests.

ii) From the first race event of the Championship, and for the entire Championship including all collective tests and race events, each car may use no more than two short engines. These two short engines must come from the quota of three short engines declared during the pre-season collective tests. If only one short engine has been declared for a car for the entire pre-season collective tests, the competitor may declare a second short engine at a later date.

Other than the straightforward replacement of one engine unit with another, a change will also be deemed to have taken place if the engine is rebuilt, or if any of the seals are damaged or removed from the original short engine.

Any short engine change with a turbo will also be taken in consideration by the maximum number of turbos as provided by articles 5.6.1.a et 5.6.1.c of these sporting regulations.

If a driver is replaced at any point during the Championship the replacement driver must use the same short engine which the original driver had been using. In this latest matter, in the event of exceptional circumstances which could cause the necessity to change the short engine, and only in these circumstances, the Organizing Committee reserves the right to review the situation and may give its prior authorization to change it without any penalty.

c) From the third short engine or the third turbo

Any replacement of an additional short engine or turbo without the prior agreement of the Technical Delegate is not allowed.

Any further replacement of short engine(s) or turbo(s) is possible during the season only if the Technical

changement de turbo en raison de scellés endommagés ou manquants du turbo initial, ainsi que tout changement de moteur intégrant un turbo.

Si un pilote est remplacé à un quelconque moment du Championnat, le pilote remplaçant devra utiliser le même turbo que le pilote initial utilisait. Dans ce dernier cas, dans l'éventualité de circonstances exceptionnelles qui pourraient engendrer la nécessité de changer de turbo, et uniquement dans ce cas, le Comité d'Organisation se réserve le droit d'étudier la situation et pourra donner son autorisation préalable au changement sans pénalité.

b) Nombre maximum de moteurs troncs

Définition de moteur tronc : moteur à combustion interne sans accessoires, ni actuateurs nécessaires à sa propre fonction (turbo, embrayage, alternateur, capteurs, bougies)

i) A partir de la première séance d'essais collectifs de pré-saison du Championnat et jusqu'à la troisième séance incluse d'essais collectifs pré-saison, une voiture ne peut utiliser plus de trois moteurs tronc pour l'intégralité des tests collectifs de pré-saison.

ii) A partir de la première épreuve du Championnat, et pour l'intégralité du Championnat, incluant la totalité des tests collectifs et les épreuves, une voiture ne peut utiliser plus de deux moteurs tronc. Ces deux moteurs tronc proviennent obligatoirement du quota des trois moteurs tronc déclarés pendant les tests collectifs de pré-saison. Si un seul moteur tronc a été déclaré pour une voiture pour l'intégralité des tests collectifs de pré-saison, le concurrent pourra déclarer ultérieurement un second moteurs tronc.

Outre le simple remplacement d'un bloc moteur par un autre, sera aussi considéré comme un remplacement toute révision de moteur, ainsi que tout changement de moteur tronc en raison de scellés endommagés ou manquants du moteur initial.

Tout changement de moteur tronc avec turbo sera aussi pris en considération dans le nombre maximal de turbos tel que décrit aux articles 5.6.1.a et 5.6.1.c. du présent règlement.

Si un pilote est remplacé à un quelconque moment du Championnat, le pilote remplaçant devra utiliser le même moteur tronc que le pilote initial utilisait. Dans ce dernier cas, dans l'éventualité de circonstances exceptionnelles qui pourraient engendrer la nécessité de changer de moteur tronc, et uniquement dans ce cas, le Comité d'Organisation se réserve le droit d'étudier la situation et pourra donner son autorisation préalable au changement sans pénalité.

c) A partir du troisième moteur tronc ou du troisième turbo

Tout remplacement de moteur tronc ou de turbo supplémentaire sans l'accord préalable du Délégué Technique est interdit.

Tout moteur tronc ou turbo de remplacement supplémentaire n'est possible durant la saison que si le

Delegate is satisfied that no previous turbo nor engine provided by articles 5.6.1.a. and 5.6.1.b. is operational and that:

- the engine or the turbo has been genuinely damaged following an accident on the track which was not intentionally caused by the driver,
- or the engine or the turbo has been damaged due to a mechanical or electrical failure directly related to the engine or the turbo or their periphery, and that this failure has not been caused by a team member or the driver, whether purposely or not.

This replacement short engine or this replacement turbo must come from the quota of three short engines or three turbos declared during the pre-season collective tests, unless the number of short engines or turbo declared for the car was less than three.

If a further replacement of short engine(s) or turbo is allowed by the Technical Delegate and one of the first two engines/turbos can be made operational again at a later date, the team competitor must declare this to the Technical Delegate, within the maximum number of engines/turbos as described in articles 5.6.1.a and 5.6.1.c of these regulations.

If a further replacement of short engine(s) or turbo is allowed by the Technical Delegate and neither of the first two engines/turbos can be made operational again at a later date, the team competitor may use only the short engine/turbo authorised by the Technical Delegate.

5.6.2. During the race event:

Under no circumstance any engine with a mileage greater than 9600 km before the first pre-event test or collective tests at the race event, could be admitted at the preliminary technical checks of this race event.

Any replacement of a short engine or a turbo done before the start of the preliminary technical checks and according to the article 5.6.1.a or 5.6.1.b is allowed without the prior agreement of the Technical Delegate, but the competitor must previously declare the replacement to the Technical Delegate.

From the start of the preliminary technical checks of the event, any engine or turbo change will have to be previously agreed by the Technical Delegate.

The replacement of the engine or the turbo will be allowed by the Technical Delegate only in the following situations:

- Engine or turbo dysfunction noticed by a ALPINE RACING technical representative and due to a mechanical or electrical failure directly related to the engine or the turbo or their periphery, and that this failure has not been caused by a team member or the driver, whether purposely or not.

Délégué Technique constate qu'aucun des précédents turbos ou moteurs tels que ceux prévus aux articles 5.6.1.a. et 5.6.1.b. n'est opérationnel et que :

- le moteur ou le turbo a été réellement endommagé à la suite d'un accident sur la piste qui n'a pas été causé volontairement par le pilote,*
- ou le moteur ou le turbo a été endommagé en raison d'une défaillance mécanique ou électrique directement liée au moteur ou au turbo ou à leur environnement, et que cette défaillance n'a pas été causée par un membre de l'équipe ou le pilote, volontairement ou non.*

Ce moteur tronc ou ce turbo de remplacement supplémentaire provient obligatoirement du quota des trois moteurs tronc ou trois turbos déclarés pendant les tests collectifs de pré-saison, sauf si le nombre de moteurs tronc ou turbos déclarés pour la voiture était inférieur à trois.

Si le Délégué Technique autorise un moteur tronc ou turbo de remplacement supplémentaire, et qu'un des deux premiers moteurs / turbos peut redevenir opérationnel ultérieurement, l'équipe concurrente devra le déclarer auprès du Délégué Technique, dans le respect du nombre maximal de moteurs / turbos tel que décrit aux articles 5.6.1.a et 5.6.1.c. du présent règlement.

Si le Délégué Technique autorise un moteur tronc ou turbo de remplacement supplémentaire, et qu'aucun des deux premiers moteurs / turbos ne peut redevenir opérationnel ultérieurement, l'équipe concurrente ne pourra utiliser que le seul moteur/turbo autorisé par le Délégué Technique.

5.6.2. Durant l'épreuve

Tout moteur dont le kilométrage est supérieur à 9600 km avant le pré-event test, ou avant les tests collectifs d'une épreuve, ne pourra en aucun cas être admis aux vérifications techniques préliminaires d'une épreuve.

Tout remplacement d'un moteur tronc ou d'un turbo effectué avant le début des vérifications techniques préliminaires et dans le respect de l'article 5.6.1.a 5.6.1.b peut se faire sans autorisation préalable du Délégué Technique, mais le concurrent doit lui déclarer préalablement ce remplacement.

A partir du début des vérifications techniques préliminaires de l'épreuve, tout remplacement du moteur ou du turbo devra être préalablement autorisé par le Délégué Technique.

Le remplacement du moteur ou du turbo ne pourra être autorisé par le Délégué Technique que dans les cas suivants :

- dysfonctionnement du moteur ou du turbo constaté par un représentant technique ALPINE RACING en raison d'une défaillance mécanique ou électrique directement liée au moteur ou au turbo ou à leur environnement, et que cette défaillance n'a pas été causée par un membre de l'équipe ou le pilote, volontairement ou non.*

- Engine or turbo damaged by an accident which was not intentionally caused by the driver

In case of replacement of the monocoque, only the engine and the turbo previously registered for the replaced monocoque at the preliminary scrutineering might be used.

If the replacement of the engine or the turbo is allowed by the Technical Delegate because of a dysfunction of the engine or turbo noted by the ALPINE RACING Technical Delegate without the latter being able to clearly and immediately determine the cause, the Stewards may defer a penalty until the ALPINE RACING Technical Delegate has at his disposal further material means to determine the cause.

5.6.3. Penalties

If the substitution of engines or turbos is done before the preliminary technical checks, and according to the article 5.6.1.a or 5.6.1.b, no penalty is imposed by the Stewards.

If articles 5.6.1.a and 5.6.1.b, 5.6.1.c and 5.6.2 are not respected, a penalty will be imposed upon the driver of the concerned car, particularly in the following matters:

- a) At each failure to inform previously the scrutineer about the engine and/or turbo replacement before the start of the preliminary technical checks, the penalty will be a start at the back of the grid at the next race in which the car participates.
- b) At each replacement of engine or turbo without the prior agreement of the Technical Delegate, the penalty will be a disqualification from the race event.
- c) If the maximum number of engines and/or turbos as provided by articles 5.6.1.a et 5.6.1.b of these sporting regulations is respected, and if the replacement of the engine or the turbo is allowed by the Technical Delegate during the event due to a mechanical or electrical failure, the Stewards may defer a penalty until the ALPINE RACING Technical Delegate has at his disposal further material means to determine the cause.

If the final report from the ALPINE RACING Technical delegate confirms a mechanical or electrical failure caused by a team member or the driver, whether purposely or not, the minimum penalty is a start at the back of the grid at the next race in which the car participates after the Stewards received the final report from the Technical Delegate.

If the final report from the ALPINE RACING Technical delegate does not establish a mechanical or electrical failure caused by a team member or the driver, there will be no penalty.

- d) If the maximum number of engines and/or turbos as provided by articles 5.6.1.a et 5.6.1.b

- moteur ou turbo endommagé à la suite d'un accident qui n'a pas été causé volontairement par le pilote

En cas de remplacement de la coque, seul le moteur et le turbo enregistrés initialement lors des vérifications techniques préliminaires pour la coque qu'elle remplace, pourront être utilisés.

Si le remplacement du moteur ou du turbo est autorisé par le Délégué Technique pour raison de dysfonctionnement du moteur ou du turbo constaté par le Délégué Technique ALPINE RACING sans que celui-ci puisse clairement et immédiatement déterminer la cause, les Commissaires Sportifs pourront sursoir une pénalité jusqu'à ce que le Délégué Technique ALPINE RACING ait à sa disposition de plus amples moyens matériels pour en déterminer la cause.

5.6.3. Pénalités

Si le remplacement du moteur ou du turbo se fait avant le début des vérifications techniques et dans le respect de l'article 5.6.1.a 5.6.1.b, aucune pénalité n'est imposée par le Collège des Commissaires Sportifs.

Si les articles 5.6.1.a et 5.6.1.b, 5.6.1.c et 5.6.2 ne sont pas respectés, le pilote de la voiture concernée se verra infliger une pénalité notamment dans les cas suivants :

- a) A chaque défaillance d'information préalable du changement de moteur et/ou turbo vis-à-vis du Délégué Technique avant le début des vérifications techniques, la pénalité sera un départ en fond de grille de la prochaine course à laquelle la voiture participera.*
- b) A chaque changement de moteur ou turbo sans l'accord préalable du Délégué Technique, la pénalité sera une disqualification de l'épreuve.*
- c) Si le nombre maximal de moteurs et/ou turbos tel que décrit aux articles 5.6.1.a et 5.6.1.b. du présent règlement est respecté, et si le Délégué Technique autorise le remplacement du moteur ou du turbo pendant l'événement en raison d'une défaillance mécanique ou électrique, les Commissaires Sportifs pourront sursoir une pénalité, jusqu'à ce que le Délégué Technique ALPINE RACING ait à sa disposition de plus amples moyens matériels pour en déterminer la cause.*

Si le rapport final du Délégué Technique ALPINE RACING confirme une défaillance technique ou électrique causée par un membre de l'équipe ou le pilote, volontairement ou non, la pénalité sera a minima un départ en fond de grille à la prochaine course à laquelle la voiture participera après la réception par les Commissaires Sportifs du rapport final du Délégué Technique.

Si le rapport final du représentant technique ALPINE RACING n'établit pas une défaillance technique ou électrique causée par un membre de l'équipe ou le pilote, il n'y aura pas de pénalité.

- d) Si le nombre maximal de moteurs et/ou turbos tel que décrit aux articles 5.6.1.a et*

of these sporting regulations is respected, and if the replacement of the engine or the turbo is allowed by the Technical Delegate during the event due to an accident which was not intentionally caused by the driver, there will be no penalty.

e) If the maximum number of engines and/or turbos as provided by articles 5.6.1.a et 5.6.1.b of these sporting regulations is respected, but an accident was intentionally caused by the driver, the replacement of the engine or the turbo is not allowed, notwithstanding any decision that the Stewards may take to sanction the driver's behaviour.

f) At each time an engine or turbo is replaced by an engine or turbo added to the maximum number of engines or turbos, with prior authorisation of the Technical Delegate exclusively for failure or accident which were not caused by a team member or by the driver, there will be no penalty.

g) At each time an engine or turbo is replaced by an engine or turbo added to the maximum number of engines or turbos without prior authorisation of the Technical Delegate, the penalty will be a disqualification from the race event and the car will not be declared compliant at the preliminary technical checks of subsequent race events until it is fitted with an engine that is part of its initial quota.

h) At each time an engine or turbo is replaced by an engine or turbo added to the maximum number of engines or turbos, with prior authorisation of the Technical Delegate who was not able to clearly and immediately determine the cause during a race event, the penalty will be a disqualification from the race event if the final report of the Technical Delegate declares the responsibility of the team. The car will not be declared compliant at the preliminary technical checks of subsequent race events until it is fitted with an engine that is part of its initial quota.

Art. 6. – REGISTRATIONS AND ENTRIES

6.1. REGISTRATIONS FOR THE CHAMPIONSHIP

6.1.1. NUMBER OF REGISTRATIONS ACCEPTED

39 applications may be accepted for registration in the whole of the Championship.

Each team competitor must enter a minimum of 2 (two) cars, but may not enter more than 3 (three) cars for the whole of the season, except if :

- the fourth car is driven by one of the top 3 female drivers in the last completed season of the F1 Academy,

5.6.1.b. du présent règlement est respecté, et si le Délégué Technique autorise le remplacement du moteur ou du turbo pendant l'événement en raison d'un accident sur la piste qui n'a pas été causé volontairement par le pilote, il n'y aura pas de pénalité.

e) Si le nombre maximal de moteurs et/ou turbos tel que décrit aux articles 5.6.1.a et 5.6.1.b. du présent règlement est respecté, mais qu'un accident sur la piste a été causé volontairement par le pilote, le remplacement du moteur ou du turbo pendant l'événement ne sera pas autorisé, nonobstant toute décision que pourra prendre le Collège des Commissaires Sportifs pour sanctionner le comportement du pilote.

f) A chaque changement de moteur ou turbo supplémentaire au nombre maximum de moteurs ou de turbos effectué, autorisé préalablement par le Délégué Technique exclusivement pour défaillance ou accident non causés par un membre de l'équipe ou par le pilote, il n'y aura pas de pénalité.

g) A chaque changement de moteur ou turbo supplémentaire au nombre maximum de moteurs ou de turbos effectué sans l'accord du Délégué Technique, la pénalité sera une disqualification de l'épreuve et la voiture ne sera pas déclarée conforme lors des vérifications techniques préliminaires des épreuves ultérieures tant qu'elle ne sera pas équipée d'un moteur faisant partie de son quota initial.

h) A chaque changement de moteur ou turbo supplémentaire au nombre maximum de moteurs ou de turbos effectué, autorisé préalablement par le Délégué Technique sans que celui-ci ait pu clairement et immédiatement déterminer la cause pendant une épreuve, la pénalité sera une disqualification de l'épreuve si le rapport final du Délégué Technique reconnaît la responsabilité de l'équipe. La voiture ne sera pas déclarée conforme lors des vérifications techniques préliminaires des épreuves ultérieures tant qu'elle ne sera pas équipée d'un moteur faisant partie de son quota initial.

Art. 6. – INSCRIPTIONS ET ENGAGEMENTS

6.1. INSCRIPTIONS AU CHAMPIONNAT

6.1.1. NOMBRE D'INSCRIPTIONS ADMISES

39 demandes d'inscription à la totalité du Championnat pourront être acceptées.

Chaque team concurrent devra engager un minimum de 2 (deux) voitures mais ne pourra pas engager plus de 3 (trois) voitures à la totalité de la saison, sauf si :

- la quatrième voiture est pilotée par une des trois premières pilotes femmes du classement général de la dernière édition de la F1 Academy,*

- the fourth car is entering a round as a wild card, as described in article 6.2.1. below.

6.1.2. REGISTRATION FEES

The registration fees for the 2024 Championship are forty-seven thousand (47,000) euros excluding taxes per car for participation applications received by 8 November 2023.

In the event where positions remain available after 8 November 2023, the Organising Committee reserves the right to postpone the closing date for registrations. In this case, the registration fee for Competitors registering after 8 November 2023 will be increased by five thousand euros (EUR 5,000) excluding taxes.

Payment of the registration fees authorises the Competitor to participate in all collective tests between 1st January 2024 and the last event of the 2024 Championship and in all Events constituting the 2024 Championship.

The registration fees can only be paid by bank transfer to the account of ALPINE RACING, which must have been credited with the corresponding sum no later than 8 April 2024, as provided in article 6.1.3.

Bank details:

Bank: BNP PARIBAS

IBAN: FR76 3000 4008 2800 0282 8438 376

BIC: BNPAFRPPAC

Beneficiary: BNP PARIBAS - ALPINE RACING

6.1.3. APPLICATION PROCESS

Applications for registration to the Championship must be sent to the Organising Committee on an official form provided by the Organising Committee and must be accompanied by payment of the first instalment (5,000 euros per car excluding taxes) of the registration fee set out below. This registration application must be sent with the payment returned no later than 8 November 2023 to the following address:

ALPINE RACING

Customer Racing Department - FRECA

1-15, Avenue du Président Kennedy

91177 Viry-Châtillon cedex - France

simon.devillepoix-ext@fr.alpineracing.com

The Organising Committee will communicate directly his decision to each preselected team/competitor no later than 16 November 2023.

No refund of registration fees will be granted to competitors preselected on 16 November 2023. The first instalment of 5,000 euros per car excluding taxes will be refunded to applicants non preselected by the Organising Committee.

At the end of this preselection, the selected competitors will receive the contract for participation in the 2024 Championship. This contract must be returned duly signed no later than 1 March 2024.

- la quatrième voiture est engagée à une épreuve comme "wild card", tel que décrit à l'article 6.2.1 ci-après.

6.1.2.- DROITS D'INSCRIPTION

Les droits d'inscription pour le Championnat 2024 sont de quarante-sept mille (47.000) euros hors taxes par voiture pour les demandes de participation reçues jusqu'au 8 Novembre 2023.

Dans l'hypothèse où des places resteraient à pourvoir après le 8 Novembre 2023, le Comité d'Organisation se réserve le droit de repousser la date de clôture des inscriptions. Dans ce cas, le droit d'inscription pour les Concurrents s'étant inscrits après le 8 Novembre 2023 sera majoré de cinq mille euros hors taxes (5000 EUR HT).

Le paiement des droits d'inscription autorise le Concurrent à participer à tous les essais collectifs compris entre le 1er janvier 2024 et la dernière épreuve du Championnat 2024, ainsi qu'à toutes les Epreuves constituant le Championnat 2024.

Le montant des droits d'inscription ne peut être payé que par virement bancaire au compte de ALPINE RACING, qui devra avoir été crédité de la somme correspondante au plus tard le 8 Avril 2024, conformément aux dispositions de l'article 6.1.3.

Coordonnées bancaires :

Banque : BNP PARIBAS

Iban : FR76 3000 4008 2800 0282 8438 376

BIC: BNPAFRPPAC

Bénéficiaire : BNP PARIBAS - ALPINE RACING

6.1.3. PROCESSUS DE CANDIDATURE

Les demandes d'inscription au Championnat doivent être adressées au Comité d'Organisation sur un bulletin officiel fourni par le Comité d'Organisation et elles doivent être accompagnées du paiement d'un premier acompte (5.000 Euros hors taxes par voiture) du droit d'inscription prévu ci-dessous. Cette demande d'inscription doit être et renvoyée au plus tard pour le 8 Novembre 2023 à l'adresse suivante :

ALPINE RACING

Customer Racing Department - FRECA

1-15, Avenue du Président Kennedy

91177 Viry-Châtillon cedex - France

simon.devillepoix-ext@fr.alpineracing.com

Le Comité d'Organisation communiquera sa décision directement à chaque équipe concurrente présélectionnée au plus tard le 16 novembre 2023.

Aucun remboursement de droits d'inscription ne sera accordé aux concurrents présélectionnés à la date du 16 novembre 2023. Le premier acompte de 5.000 Euros hors taxes par voiture sera remboursé aux candidats non présélectionnés par le Comité d'Organisation.

À l'issue de cette présélection, les concurrents sélectionnés recevront le contrat de participation au Championnat 2024. Ce contrat devra être retourné dûment signé au plus tard le 1er mars 2024.

The preselected competitors must send the second instalment of the annual registration amount (15.000 euros per car excluding taxes) no later than 16 January 2024.

The preselected competitors must send the third instalment of the annual registration amount (15.000 euros per car excluding taxes) no later than 26 February 2024.

The preselected competitors must send the balance of the amount of the annual registration (12.000 euros per car excluding taxes) no later than 8 April 2024.

If the payment dates for the registration fees set out above are not respected, the Team/competitor shall pay interest in accordance with the participation agreement. If any part of any due amount remains unpaid on 8 April 2024, the Organising Committee, at its sole discretion, may declare the registration application null and void. In this case, the competitor will not be refunded for the amount of the deposits paid.

The Organising Committee will issue the final list of competitors on 12 April 2024.

6.1.4. SELECTION PRINCIPLES

Applications for registration for the Championship will be processed in chronological order of receipt.

However, priority may be given to Competitors having participated in the previous editions of the Formula Regional European Championship by Alpine, in chronological order of receipt and in accordance with the following criteria:

- Absence of financial obligation to the partners of the Championship 30 days after the last 2023 event of the Formula Regional European Championship by Alpine.
- Participation in all events with the number of cars registered for the whole of the season.

If one of these criteria is not respected, the right of priority will not apply.

An application for participation becomes an official registration once the total amount of the registration has been paid, when at the same time the Competitor is not late with payment to ALPINE RACING and the partners of the Championship, and when the Competitor has received notification of his selection from the Organising Committee.

6.1.5. ACCEPTANCE OF A REGISTRATION

A Competitor whose registration is accepted for the whole of the Championship undertakes to participate in all Events with the number of cars and drivers registered in the championship.

Any absence must be notified in writing to the Organising Committee of the Championship. Any absence must be duly reasoned and evidenced, and may be the subject of a fine.

The Driver and/or Competitor whose registration is accepted for the whole of the Championship

Les concurrents présélectionnés devront envoyer un deuxième acompte du montant de l'inscription annuelle (15.000 Euros hors taxes par voiture) au plus tard le 16 janvier 2024.

Les concurrents présélectionnés devront envoyer un troisième acompte du montant de l'inscription annuelle (15.000 Euros hors taxes par voiture) au plus tard le 26 février 2024.

Les concurrents présélectionnés devront envoyer le solde du montant de l'inscription annuelle (12.000 Euros hors taxes par voiture) au plus tard le 8 avril 2024.

Si les délais de paiement des droits d'inscription établis ci-dessus ne sont pas respectés, des intérêts de retard seront dus en application du contrat de participation. Si au 8 avril 2024 l'ensemble des sommes dues n'a pas été versé à ALPINE RACING, le Comité d'Organisation, à sa seule discrétion, pourra déclarer nulle la demande d'inscription. Dans ce cas, le concurrent ne sera pas remboursé du montant des acomptes versés.

Le Comité d'Organisation publiera la liste définitive des concurrents le 12 avril 2024.

6.1.4. PRINCIPES DE SELECTION

Les demandes d'inscription au Championnat seront traitées dans l'ordre chronologique de leur réception.

Toutefois, la priorité pourra être accordée aux Concurrents ayant participé aux éditions précédentes de la Formula Regional European Championship by Alpine, dans l'ordre chronologique de leur réception et selon les critères cumulatifs suivants :

- *L'absence de dette envers les partenaires du Championnat 30 jours après la dernière épreuve 2023 de la Formula Regional European Championship by Alpine.*
- *La participation à la totalité des épreuves avec le nombre de voitures inscrites pour la totalité de la saison.*

Si l'un de ces critères n'est pas respecté, le droit de priorité ne sera pas applicable.

Une demande de participation devient une inscription officielle lorsque le montant total de l'inscription aura été payé, que simultanément le Concurrent n'aura pas de retard de paiement vis-à-vis d'ALPINE RACING et des partenaires du Championnat, et que le Concurrent aura reçu du Comité d'Organisation la notification de sa sélection.

6.1.5. ACCEPTATION D'UNE INSCRIPTION

Le Concurrent dont l'inscription est acceptée pour l'intégralité du Championnat s'engage à participer à toutes les Epreuves avec le nombre de voitures et de pilotes inscrits au championnat.

Toute absence éventuelle doit être notifiée par écrit au Comité d'Organisation du Championnat. Toute absence devra être dûment motivée et justifiée, et pourra faire l'objet d'une amende.

Le Pilote et/ou Concurrent dont l'inscription est acceptée pour l'intégralité du Championnat s'engage,

undertakes, on his behalf and that of any person concerned by his participation, to respect all provisions of these Sporting Regulations, the Technical Regulations of the Championship, the FIA International Sporting Code and its appendices, and all contracts and agreements having contractual value and governing the Championship. He declares to have read and understood the Code and its appendices.

Changes of drivers are permitted. Save in the case of force majeure, accepted by the Stewards, the notification must be made to the Organising Committee before opening of the signing on of the Event for which the change of driver takes place. Any driver who enters in replacement for a driver registered for the whole of the season shall only score points if he participates in the Championship before the 8th event of the season.

6.2.- ENTRIES FOR INDIVIDUAL EVENTS

6.2.1.- ADMISSION OF WILD CARDS

a) For each race event, the Organizing Committee may study the possibility of allowing wild cards, depending on the number of cars entered, the configuration of the track, and the overall level of driving standards during previous events. The decision-making power of the Organizing Committee is discretionary. In any case, the Organizing Committee will not be held responsible for any damage related to its refusal.

b) As long as the maximum number of cars authorised to start the race is not exceeded by the number of entrants, each team competitor may be allowed to enter, for three different race events, an additional car which will be driven by a "wild card" driver.

c) If more than 30 cars are registered in the whole of the Championship, the Organising Committee may decide that each team/competitor is allowed to enter an additional car only for one or two different race events.

d) If the wild card driver is a female, the restriction on the number of entries provided by articles 6.2.1.b) and c) does not apply, but her participation is subject to the Organising Committee's agreement.

e) Competitors wishing to enter a "wild card" driver, must send the Organising Committee a request for participation for the event(s) concerned by completing and returning the official entry form.

To the extent of any places available, applications for participation shall be received up to THIRTY WORKING DAYS before the planned date for opening of the Sporting and Technical Checks of the Event in question. These applications will be processed in chronological order of receipt. The Organising Committee may however decide to give priority to Drivers and Competitors of the country in which the Event is taking place. For safety or equity reasons, the Organising Committee reserves the right to refuse the entry of wild cards to some race events regardless of the number of cars allowed on the track by the concerned circuit's licence.

en son nom et celui de toute personne concernée par sa participation, à respecter toutes les dispositions du présent Règlement Sportif, du Règlement Technique du Championnat, du Code Sportif International de la FIA et ses annexes, ainsi que tous les contrats et les accords ayant valeur contractuelle qui régissent le Championnat. Il déclare qu'il a lu et compris le Code et ses annexes.

Les changements de pilotes sont autorisés. Sauf en cas de force majeure, accepté par les Commissaires Sportifs, la notification doit en être faite au Comité d'Organisation avant l'ouverture des Vérifications Sportives de l'Epreuve pour laquelle le changement de pilote intervient. Tout pilote qui s'engage en substitution d'un pilote inscrit à la totalité de la saison, ne marquera des points que s'il participe au Championnat avant la huitième épreuve de la saison.

6.2. ENGAGEMENTS PAR EPREUVE

6.2.1. ADMISSION DE WILD CARDS

a) Pour chaque épreuve, le Comité d'Organisation pourra étudier la possibilité d'accepter des wild cards, en fonction du nombre de voitures engagées, de la configuration de la piste, et du niveau global de pilotage lors des précédentes épreuves. Le pouvoir de décision du Comité d'Organisation est discrétionnaire. Le Comité d'Organisation ne pourra en aucun cas être tenu pour responsable des dommages occasionnés par son refus.

b) Tant que le nombre maximal de voitures autorisées à prendre le départ d'une course n'est pas dépassé par le nombre des engagés, chaque team concurrent pourra être autorisé à engager sur trois épreuves différentes, une voiture supplémentaire qui sera piloté par un pilote wild card.

c) Si plus de 30 voitures sont inscrites à la totalité du Championnat, le Comité d'Organisation pourra décider que chaque team concurrent ne sera autorisé à engager une voiture supplémentaire que sur une ou deux épreuves différentes.

d) Si le pilote wild card est une femme, la restriction du nombre d'engagements prévue aux articles 6.2.1.b) et c) ne s'applique pas, mais sa participation est conditionnée à l'accord du Comité d'Organisation.

e) Les Concurrents qui souhaiteraient faire participer un pilote « wild card », doivent adresser au Comité d'Organisation une demande de participation pour la ou les épreuve(s) concernée(s) en complétant et en renvoyant le bulletin d'engagement officiel.

Dans la mesure des places éventuellement disponibles, les demandes de participation seront reçues jusqu'à TRENTE JOURS OUVRABLES avant la date prévue pour l'ouverture des Vérifications Sportives et Techniques de l'Épreuve considérée. Ces demandes seront traitées dans l'ordre chronologique de leur réception. Le Comité d'Organisation pourra toutefois décider d'accorder la priorité aux Pilotes et aux Concurrents du pays où se déroule l'Epreuve. Pour des raisons de sécurité ou d'équité, le Comité d'Organisation se réserve le droit de refuser l'engagement de wild cards à certaines épreuves, quel que soit le nombre de voitures autorisées sur la piste par la licence du circuit concerné.

f) Any "wild card" driver is permitted to participate in maximum two events and will score no point in the Championship classification. The only exception concerns a driver replacing a driver registered in the Championship pursuant to Article 6.1.5.

No wild card driver will be permitted to enter for any support event of a F.I.A. F1 World Championship Grand Prix.

g) Any "wild card" driver must receive the prior approval of the Organizing Committee based on the driver racing career results.

h) Solely by the fact of signing the entry form, the wild card driver and the competitor accept the terms of the sporting and technical regulations, and undertake to respect them in the form and in spirit.

6.2.2. PAYMENT OF ENTRY FEES

Applications for wild cards entries to individual Events will be subject to payment of an entry fee of four thousand nine hundred euros (€4.900) excluding taxes per car for two-race events.

They will entail acceptance by the Competitor to fully respect the agreements concerning the advertising identification as defined by the Organising Committee.

Competitors wishing to enter a "wild card" driver for the pre-event test day before the event in which he is entered, must pay entry fees increased by one thousand euros four hundreds (€1.400) excluding taxes.

The registration fees can only be paid by bank transfer to the account of ALPINE RACING, which must have been credited with the corresponding sum no later than three weeks before the concerned event.

Bank details:
Bank: BNP PARIBAS
IBAN: FR76 3000 4008 2800 0282 8438 376
BIC: BNPAFRPPAC
Beneficiary: BNP PARIBAS - ALPINE RACING

6.3. DRIVERS AND CHANGES OF DRIVER

6.3.1.-Each competitor must have named his drivers at least 10 days before the first event, except with the prior agreement of the Organising Committee.

6.3.2.- Drivers may only change team/competitor if one of the conditions below is met:

- a) they have been released by their original team/competitor.
- b) their original team/competitor selects another driver and the Organising Committee gives its agreement thereto.

f) Tout pilote « wild card » est autorisé à participer à un maximum de deux épreuves et ne marquera aucun point au classement du Championnat. La seule exception concerne un pilote en substitution d'un pilote inscrit au Championnat en application de l'article 6.1.5.

Aucun pilote wild card ne sera admis à s'engager pour toute épreuve en support d'un Grand Prix du Championnat du Monde F.I.A. Formule 1.

g) Tout pilote « wild card » devra être approuvé préalablement par le Comité d'Organisation qui basera sa décision sur le palmarès et les résultats sportifs du pilote.

h) Par le seul fait de signer leur formulaire de demande d'engagement, le conducteur wild card et le concurrent acceptent les termes des règlements sportif et technique, et s'engagent à le respecter dans la forme comme dans l'esprit.

6.2.2. PAIEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT

Les demandes d'engagement par Épreuve pour les wild cards seront soumises à l'acquittement d'un droit d'engagement de quatre mille neuf cents euros hors taxes (4.900 € HT) par voiture pour les épreuves à deux courses.

Elles impliqueront l'acceptation du Concurrent à pleinement respecter les accords concernant l'identification publicitaire tels que définis par le Comité d'Organisation.

Les Concurrents qui souhaiteraient faire participer un pilote « wild card » à la journée de tests pre-event de l'épreuve où celui-ci est engagé, devront payer des droits d'engagement majorés de mille quatre cents euros hors taxes (1400 € HT).

Le montant des droits d'engagement ne peut être payé que par virement bancaire au compte d'ALPINE RACING, qui devra avoir été crédité de la somme correspondante au plus tard trois semaines avant l'événement concerné:

*Coordonnées bancaires :
Banque : BNP PARIBAS
Iban : FR76 3000 4008 2800 0282 8438 376
BIC: BNPAFRPPAC
Bénéficiaire : BNP PARIBAS - ALPINE RACING*

6.3. PILOTES ET CHANGEMENTS DE PILOTE

6.3.1.-Chaque concurrent doit avoir nommé ses pilotes au moins 10 jours avant la première épreuve, sauf accord préalable du Comité d'Organisation.

6.3.2.- Les pilotes peuvent seulement changer d'équipe concurrente si l'une des conditions ci-dessous est remplie :

- a) ils ont été libérés par leur équipe concurrente originelle.
- b) leur équipe concurrente originelle sélectionne un autre pilote et le Comité d'Organisation donne son accord.

c) the Organising Committee gives its agreement, after considering only factual circumstances, and without replacing any court authority.

6.4. RIGHT OF PARTICIPATION AND IDENTITY OF THE TEAM/COMPETITOR

6.4.1.-The right to participate in the Championship is granted by the Organising Committee to each of the teams/competitors individually and personally and is not transferable. This right cannot be assigned or transferred by a team/competitor, wholly or even partially, without the prior written agreement of the Organising Committee. If a team/competitor does not respect this rule, the Organising Committee may cancel the right to participate in the Championship of the team/competitor in question with immediate effect and without any refund.

6.4.2.-To protect the sporting spirit and the structure of the Championship, any change concerning the identity, ownership or composition of the management team of a team/competitor shall be notified to the Organising Committee.

Art. 7. – INSURANCE

7.1.- Third party civil liability insurance is contracted by the organiser of each Event (qualifying sessions and races) in accordance with the national laws in force in each country, and as required by the National Sports Authority. This provision applies to each of the Events forming part of the Championship.

7.2.- The third-party insurance arranged by the organiser of the event shall be in addition and without prejudice to any personal insurance policy held by a competitor or by any other participant in the event.

7.3.- Drivers and competitors taking part in the Event are not third parties with respect to one another.

7.4.- During the collective tests and the race events, competitors are liable for any damage caused to the installations around the track (rails, walls, fencing, boards, etc.) and to the track surface and will take in their charge the cost.

Medical and repatriation insurance for the duration of the season and third party civil liability insurance at collective or private tests sessions must be contracted by every driver and/or competitor, including those entered for a single event.

Art. 8. – EVENTS OF THE CHAMPIONSHIP

8.1.- The number of Events constituting the 2024 Championship is fixed at a maximum of ten (10), representing a maximum of twenty (20) races counting towards the Championship.

Each Event will be run on circuits holding a valid FIA licence grade 3 minimum, delivered by the FIA.

8.2.- Format and duration of the races:

c) le Comité d'Organisation donne son accord après examen des circonstances de fait, sans se substituer à aucune autorité juridictionnelle.

6.4. DROIT DE PARTICIPATION ET IDENTITÉ DE L'ÉQUIPE/CONCURRENT

6.4.1.- Le droit de participation au Championnat est accordé par le Comité d'Organisation à chacune des équipes/concurrents à titre individuel et personnel et il n'est pas cessible. Ce droit ne pourra pas être cédé ou transféré par une équipe/concurrent, totalement ou même partiellement, sans l'accord préalable et écrit du Comité d'Organisation. Si une équipe/concurrent ne respecte pas cette règle, le Comité d'Organisation pourra annuler le droit de participation au Championnat de l'équipe/concurrent concernée avec effet immédiat et sans aucun remboursement.

6.4.2.- Afin de préserver l'esprit sportif, ainsi que la structure du Championnat, tout changement concernant l'identité, la propriété ou la composition de l'équipe dirigeante d'une équipe concurrente devra être notifié au Comité d'Organisation.

Art. 7. – ASSURANCES

7.1.- Une assurance en responsabilité civile à l'égard des tiers est contractée par l'organisateur de chaque Epreuve (essais qualificatifs et courses) en accord avec les lois nationales en vigueur dans chaque pays et comme requis par l'Autorité Sportive Nationale. Cette disposition s'applique à chacune des Epreuves qui font partie du Championnat.

7.2.- L'assurance au tiers souscrite par l'organisateur de l'épreuve viendra compléter, sans y porter atteinte, toute police d'assurance personnelle détenue par un concurrent ou par tout autre participant à l'épreuve.

7.3.- Les pilotes et concurrents qui participent à l'Epreuve ne sont pas considérés comme tiers entre eux.

7.4.- Pendant les essais collectifs et les épreuves les concurrents seront responsables de tout dommage causé aux installations autour de la piste (rails, murets, grillage, panneaux...) et au revêtement de la piste, et en assumeront la charge financière.

Une assurance médicale et rapatriement pour la durée de la saison et une assurance en responsabilité civile à l'égard des tiers lors des séances de tests collectifs ou privés doit être contractée par chaque pilote et/ou concurrent, y compris par ceux engagés pour une seule épreuve.

Art. 8. – ÉPREUVES DE LA SERIE

8.1.- Le nombre d'Epreuves qui constituent le Championnat 2024 est fixé à un maximum de dix (10), représentant un maximum de vingt (20) courses comptant pour le Championnat.

Chaque épreuve se déroulera sur un circuit homologué par la FIA avec une licence valide d'un minimum de grade 3.

8.2.- Format des courses et durée :

Each Event will comprise two races, of a minimum duration of thirty (30) minutes plus one (1) lap. However, in the event where an event will take place in a street circuit, the minimum duration may be twenty-five (25) minutes plus one (1) lap.

In the event where a race is suspended (see Articles 34 and 35), the duration of the suspension will be added to the planned duration of the race.

The interval between the chequered flag after the qualifying session and the beginning of the pre-grid for the race will be a minimum of three hours as far as possible.

The interval between the chequered flag after the race and the beginning of the pre-grid for another race will be a minimum of four hours as far as possible.

8.3.- The list of Events constituting the 2024 Championship is planned as follows:

Date	Circuit	Country
10 – 12 May	Hockenheim	Germany
24 – 26 May	Spa	Belgium
07 – 09 June	Zandvoort	Netherlands
21 – 23 June	Hungaroring	Hungary
12 – 14 July	Mugello	Italia
19 - 21 July	Paul Ricard	France
06 – 08 September	Imola	Italia
13 – 15 September	Red Bull Ring	Austria
27 -29 September	Barcelona	Spain
25 - 27 October	Monza	Italia

8.4.- The Organising Committee reserves the right to modify the dates planned for each of the Events and the circuits on which these Events will take place, providing they receive the authorisation of the FIA and the ACI.

If a round or a race is cancelled and can not be replaced, it will give rise to no compensation and no payment of any counterparty.

Art. 9. – CLASSIFICATION AND POINTS SCORING

9.1. The Championship comprises three classifications, one for Drivers, one for the Rookies, and one for Teams.

DRIVERS CLASSIFICATION

The Driver Classification will be obtained by adding together all points scored by each driver in all Events.

Chaque Épreuve comportera deux courses, d'une durée minimale de trente (30) minutes plus un (1) tour. Toutefois, dans le cas où une épreuve se déroulerait sur un circuit en ville, la durée minimale pourra être de vingt-cinq (25) minutes plus un (1) tour.

Dans le cas où une course serait suspendue (voir Articles 34 et 35), la durée de l'interruption serait ajoutée à la durée prévue pour la course.

L'intervalle entre le baisser du drapeau à damiers d'une séance qualificative et le début de la pré-grille de la course sera dans la mesure du possible d'un minimum de trois heures.

L'intervalle entre le baisser du drapeau à damiers d'une course et le début de la pré-grille d'une autre course sera dans la mesure du possible d'un minimum de quatre heures.

8.3.- *La liste des Epreuves constituant le Championnat 2024 est prévue comme suit :*

8.4.- *Le Comité d'Organisation se réserve le droit de modifier les dates prévues pour chacune des Epreuves, ainsi que les circuits où ces Epreuves doivent se dérouler, à condition d'en avoir reçu l'autorisation de la FIA et de l'ACI.*

Si une épreuve ou une course annulée ne peut être remplacée, cela ne donnera lieu à aucun dédommagement ni paiement d'aucune contrepartie.

Art. 9. – CLASSEMENT ET ATTRIBUTION DES POINTS

9.1. *Le Championnat comporte trois classements, l'un pour les Pilotes, l'un pour les Rookies, et l'autre pour les Équipes.*

CLASSEMENT PILOTES

Le Classement Pilotes sera obtenu en additionnant tous les points obtenus par chaque pilote lors de toutes les Épreuves.

From the 8th Event included, any driver who has not participated in a previous Event of the 2024 Championship will not score any points. These points will be awarded to the next Driver in the classification.

Wild card drivers will not score points, and these will be awarded to the next Driver in the classification.

➤ **Rookies classification:** a “Rookies” classification will be established for every driver who, before the first Event of the 2024 season:

- has never participated in more than one event of the FIA Formula 3 championship.
- has never participated in more than three events of any other Formula 3 championship or using single-seat cars of more than 2,000 cm³.
- or has never participated in more than three events of a Formula Renault series agreed by ALPINE RACING.
- or has never participated in more than three events of a championship or series using single seater cars at the regional Formula 3 level.
- Generally, the Organising Committee reserves the right to study the achievements of any driver wanting to be classified as “Rookie”, even if he meets the conditions set out above. The competitor must send a request for classification as a "Rookie" of his driver, reporting the career highlights of the driver in compliance with the requirements listed above.

The driver with the highest number of points will be declared as Best Rookie, by adding up all the overall classification results of the races in which the rookie has taken part.

TEAMS CLASSIFICATION

The official name of the Team used in the Team classification will be the one communicated by the Competitor when its official registration is accepted for the Championship. Competitors cannot register more than four cars (under reserve the fourth car is driven by one of the top 3 female drivers in the last completed season of the F1 Academy) for the whole of the season under a same Team name.

The first place in the Team Classification will be awarded to the Team having scored the highest number of points, taking into consideration the results obtained by the two best drivers at the end of each race.

9.2. For each of the Drivers and Teams classifications, the following points will be awarded to Drivers classified upon finishing each of the races:

1 st	25 points
2 nd	18 points
3 rd	15 points

À partir de la 8ème Epreuve incluse, tout pilote qui n'aurait pas participé à une précédente Epreuve du Championnat 2024 ne marquera pas de points. Ces points seront attribués au Pilote suivant dans le classement.

Les pilotes wild card ne marquent pas de points et ceux-ci seront attribués au Pilote suivant dans le classement.

➤ **Classement Rookies :** un classement « Rookies » sera établi pour tout pilote qui, avant la première Epreuve de la saison 2024 :

- n'aurait jamais participé à plus d'une épreuve du championnat FIA de Formule 3.
- n'aurait jamais participé à plus de trois épreuves de tout autre championnat de Formule 3 ou utilisant des monoplaces de plus de 2.000 cm³.
- ou n'aurait jamais participé à plus de trois épreuves d'une série de Formula Renault agréée par ALPINE RACING,
- ou n'aurait jamais participé à plus de trois épreuves d'un championnat ou d'une série faisant participer des monoplaces de niveau de Formule 3 Régionale,
- De manière générale, le Comité d'Organisation se réserve le droit d'étudier le palmarès de tout pilote voulant être classé « Rookie », même s'il répond aux conditions ci-dessus énoncées. Le concurrent doit envoyer une demande de classer son pilote en "Rookie", en rapportant les faits marquants du palmarès du pilote en conformité avec les conditions énumérées ci-dessus.

Sera déclaré Meilleur Rookie le pilote totalisant le plus grand nombre de points, en additionnant tous les résultats au classement général des courses auxquelles le rookie aura participé.

CLASSEMENT EQUIPES

Le nom officiel de l'Equipe utilisé dans le classement des Equipes sera celui communiqué par le Concurrent lorsque son inscription officielle sera acceptée pour le Championnat. Les Concurrents ne peuvent inscrire plus de quatre voitures (sous réserve que la quatrième voiture est pilotée par une des trois premières pilotes femmes du classement général de la dernière édition de la F1 Academy), pour la totalité de la saison sous le nom d'une même Equipe.

La première place du Classement Equipes reviendra à l'Equipe qui aura totalisé le plus grand nombre de points, en prenant en considération les résultats obtenus par les deux meilleurs pilotes à l'issue de chaque course.

9.2. *Pour chacun des classements Pilotes et Equipes, les points suivants seront attribués aux Pilotes classés à l'arrivée de chacune des courses :*

1 ^{er}	25 points
2 ^{ème}	18 points
3 ^{ème}	15 points

4 th	12 points
5 th	10 points
6 th	8 points
7 th	6 points
8 th	4 points
9 th	2 points
10 th	1 point

9.3. If a race is suspended according to Article 34 and cannot be resumed, no point will be awarded if the leader has completed two laps or less, half points will be awarded if the leader has completed more than two laps but less than 24 minutes of the original race duration, and full points will be awarded if the leader has completed 24 minutes or more than 24 minutes of the original race duration.

The 24 minutes will be calculated cumulatively if a race has been suspended more than once.

9.4. If two or more Drivers or Teams have the same number of points, the higher place in the Championship classification (in either case) will be awarded:

- a) To the holder of the greatest number of first places in a race.
- b) If the number of first places is the same, to the holder of the greatest number of second places in a race.
- c) If the number of second places is the same, to the holder of the greatest number of third places in a race, and so on until a winner emerges.

If this procedure fails to produce a result, precedence will be granted to the driver obtaining the best result at the last race contested by at least one of the drivers or teams concerned.

9.5. The points awarded for all the positions of drivers who tie shall be added and shared equally.

Art. 10. – TROPHIES

The following Trophies will be awarded at the Championship:

10.1. TROPHIES PER EVENT

- A trophy to the first 3 drivers classified in each race
- A trophy to the Team of the winner of each race
- A Pirelli trophy to the best Rookie classified in each race

10.2. END OF SEASON TROPHIES

At the end of the 2024 Championship, a Trophy will be awarded to the first 3 classified Drivers, to the best "Rookie" driver, and to the Team having totalled the highest number of points. These drivers, and the representative of the Team having scored the highest number of points, must be present at the annual Prize

4 ^{ème}	12 points
5 ^{ème}	10 points
6 ^{ème}	8 points
7 ^{ème}	6 points
8 ^{ème}	4 points
9 ^{ème}	2 points
10 ^{ème}	1 point

9.3. *Si une course est suspendue conformément à l'Article 34, sans pouvoir être reprise, aucun point ne sera attribué si le pilote de tête a effectué deux tours ou moins de deux tours, la moitié des points sera attribuée si le pilote de tête a effectué plus de deux tours mais moins de 24 minutes de la durée prévue à l'origine pour la course et la totalité des points sera attribuée si le pilote de tête a effectué 24 minutes ou plus de 24 minutes de la durée prévue à l'origine pour la course.*

Les 24 minutes seront calculées cumulativement si une course a été suspendue à plus d'une reprise.

9.4. *Si deux ou plusieurs Pilotes ou Equipes ont le même nombre de points, la place la plus élevée au classement du Championnat sera attribuée (dans l'un ou l'autre cas) :*

- a) Au titulaire du plus grand nombre de premières places en course.*
- b) Si le nombre de premières places est le même, au titulaire du plus grand nombre de secondes places en course.*
- c) Si le nombre de secondes places est le même, au titulaire du plus grand nombre de troisièmes places en course, et ainsi de suite jusqu'à ce qu'un vainqueur se dégage.*

Si cette procédure ne permet pas de départager les ex-aequo, la préséance sera accordée à l'auteur du meilleur résultat obtenu lors de la dernière course disputée par au moins un des pilotes ou équipes concernés.

9.5. *Les points attribués aux pilotes arrivés ex æquo seront additionnés et partagés de façon égale.*

Art. 10. – TROPHEES

Les Trophées suivants seront décernés lors du Championnat:

10.1. TROPHEES PAR EPREUVE

- Un trophée aux 3 premiers pilotes classés lors de chaque course*
- Un trophée à l'Equipe du vainqueur de chaque course*
- Un trophée Pirelli au meilleur Rookie classé lors de chaque course*

10.2. TROPHEES DE FIN DE SAISON

À la fin du Championnat 2024, un Trophée sera décerné aux 3 premiers Pilotes classés, au meilleur pilote « Rookie » ainsi qu'à l'Equipe ayant totalisé le plus grand nombre de points. Ces pilotes, ainsi que le représentant de l'Équipe ayant totalisé le plus grand nombre de points, devront être présents lors de la

Giving ceremony organised by the Organising Committee. Any driver and/or competitor absent, except in the case of force majeure, may be penalised with a fine of up to ten thousand euros.

The Winner of the Championship may be invited to the annual FIA Prize Giving ceremony. Any Winner absent, except in the case of force majeure, may be penalised with a fine of up to ten thousand euros.

Art. 11. – ADVERTISING AND RACE NUMBERS

11.1. Advertising is authorised on the car and on the driver's equipment providing the following conditions are respected:

a) all provisions of the FIA International Sporting Code concerning advertising, and the national laws and regulations in force in each country where an event takes place, must be respected.

b) all locations specified by for the display of mandatory advertisements must be used for this purpose, unless an exemption has been granted by the Organising Committee as described in Article 11.3.

c) it is incumbent upon each Competitor to correctly affix the mandatory advertisements before the checks prior to the Event and to ensure that these advertisements remain in place at all times during the Event.

d) The identification and general decoration of the race vehicles must respect the identification plan and must have been submitted for the prior approval of the Organising Committee.

It is the responsibility of the competitor to check that the mandatory advertisements are affixed in the required locations on the car, on the assistance vehicles, and on the driver's equipment at any time during the events and collective tests.

A competitor or driver will not be authorised to participate if it is found that the mandatory advertising identification plan is not respected, save with the prior agreement as described in article 11.3.

If the non-conformity with the identification plan is noted at the end of tests or a race, the penalty to be applied will be decided at the discretion of the Stewards.

11.2. MANDATORY ADVERTISING IDENTIFICATIONS
(refer to Appendix I of these Sporting Regulations)

11.3. No advertising on the car or the Driver's equipment linked to a car manufacturer and/or a brand and/or products competing with those of the official partners of the Championship is permitted, save where it has been approved in advance by the Organising Committee following a written request of the competitor in question.

cérémonie annuelle de Remise des Prix organisée par le Comité d'Organisation. Tout pilote et/ou concurrent absent, excepté en cas de force majeure, pourra être pénalisé d'une amende pouvant aller jusqu'à dix mille euros.

Le Vainqueur du Championnat peut aussi être invité à la cérémonie annuelle de Remise des Prix de la FIA. Tout Vainqueur absent, excepté en cas de force majeure, pourra être pénalisé d'une amende pouvant aller jusqu'à dix mille euros.

Art. 11. – PUBLICITE ET NUMEROS DE COURSE

11.1. La publicité est autorisée sur la voiture et sur l'équipement du pilote tant que les conditions suivantes sont respectées :

a) toutes les dispositions du Code Sportif International de la FIA concernant la publicité, ainsi que l'ensemble des lois et règlements applicables sur le lieu de chacune des épreuves, doivent être respectées.

b) tous les emplacements prévus pour l'affichage de publicités obligatoires doivent être réservés à cet effet, à moins qu'une dispense ait été accordée par le Comité d'Organisation comme décrit à l'Article 11.3.

c) il incombe à chaque Concurrent d'apposer correctement les publicités obligatoires avant les vérifications préalables à l'Epreuve et de s'assurer que ces publicités restent en place à tout moment durant l'Epreuve.

d) L'identification et la décoration générale des véhicules de course devront impérativement respecter le plan d'identification et avoir été soumis à l'approbation préalable de du Comité d'Organisation.

Il est de la responsabilité du concurrent de s'assurer que les publicités obligatoires sont apposées aux emplacements requis sur la voiture, sur les véhicules d'assistance et sur l'équipement du pilote à tout moment durant les épreuves et les essais collectifs.

Un concurrent ou pilote ne sera pas autorisé à participer s'il est constaté que le plan d'identification publicitaire obligatoire n'est pas respecté sauf accord préalable comme décrit par l'article 11.3.

Si la non-conformité avec le plan d'identification est constatée à la fin des essais ou d'une course, la pénalité à appliquer sera décidée à la discrétion des commissaires sportifs.

11.2. IDENTIFICATIONS PUBLICITAIRES OBLIGATOIRES
(se reporter à l'Annexe I du présent Règlement Sportif)

11.3. Toute publicité sur la voiture ou sur l'équipement du Pilote liée à un constructeur de voitures et/ou à une marque et/ou des produits concurrents de ceux des partenaires officiels du Championnat est interdite sauf si elle a été approuvée préalablement par le Comité d'Organisation suite à une demande écrite du concurrent concerné.

This request must have been made at least three weeks before the Event or collective tests in question.

If this request concerns the whole of the season, it must be made before 1st March 2024.

The Organising Committee will alone be authorised to wholly or partly exempt a Competitor from affixing the mandatory advertisements. This decision is sovereign and may entail an increase in the entry fee stipulated in Articles 6.1.2 and 6.2.2 of these Regulations and/or non-payment of all or some of the possible bonuses and allocations set out in these Regulations.

11.4. RACE NUMBERS

Each car will bear a permanent race number, which will be awarded by the Organising Committee for the whole of the Championship. The characteristics, dimensions and locations of the race numbers will comply with the identification diagram (see Appendix I of these Regulations).

- 11.5. All Drivers and Competitors authorise the Organising Committee to freely use all information and images linked to their participation in the Event, free of charge, and to assign this right to third parties, without limit in time or of any nature.

Art. 12. – EVENT OFFICIALS

- 12.1 For each Event, the Organising Committee will nominate the following officials:

- The Stewards Chairman
- A Race Director and his assistants
- A Technical Delegate
- A team of Scrutineers
- A Competitors Officer
- A Secretary of the Panel of Stewards

And may also appoint:

- An international steward
- A Medical Delegate;
- An Observer;
- A Deputy Race Director
- A permanent Starter, who may be the Race Director or his deputy;
- An Advisor of the Stewards;
- A Driver for the Safety Car;
- A Driver for the Medical Car;
- A Press Delegate;
- Judges of Fact.

- 12.2. The local Organiser will appoint the following Officials, who will be chosen in accordance with the Organising Committee and who will hold the required licences:

- A Steward speaking in english
- A second steward speaking in English if the Organizing Committee did not appoint an international steward,
- A Clerk of the Course speaking in english
- A Secretary of the meeting, speaking in english
- A Deputy Secretary of the Panel of Stewards;

- A Chief Medical Officer;

Cette demande doit avoir été formulée au moins trois semaines avant l'Epreuve ou test collectif concerné(s).

Si cette demande concerne la totalité de la saison elle doit être formulée avant le 1er mars 2024.

Le Comité d'Organisation sera seul habilité à dispenser en tout ou partie un Concurrent d'apposer les publicités obligatoires, cette décision étant souveraine et pouvant entraîner une majoration du montant du droit d'engagement stipulé aux Articles 6.1.2 et 6.2.2 du présent Règlement et/ou le non-paiement de tout ou partie des éventuelles primes et dotations prévues au présent règlement.

11.4. NUMEROS DE COURSE

Chaque voiture portera un numéro de course permanent, qui sera attribué par le Comité d'Organisation pour l'intégralité du Championnat. Les caractéristiques, dimensions et emplacements des numéros de course seront conformes au schéma d'identification (voir Annexe I du présent Règlement).

- 11.5. *Tous les Pilotes et les Concurrents autorisent le Comité d'Organisation à utiliser librement et gratuitement toutes les informations et les images liées à leur participation aux épreuves du Championnat, ainsi qu'à céder ce droit à des tiers, sans limite dans le temps ni d'aucune sorte.*

Art. 12. – OFFICIELS DE L'EPREUVE

- 12.1. *Pour chaque Epreuve, le Comité d'Organisation désignera les officiels suivants :*

- *Le Président du Collège des Commissaires Sportifs*
- *Un Directeur d'Epreuve et ses assistants*
- *Un Délégué Technique*
- *Une équipe de Commissaires Techniques*
- *Un Chargé de Relations Concurrents*
- *Un Secrétaire du Collège des Commissaires Sportifs*

Et pourra en outre désigner :

- *Un commissaire sportif international*
- *Un Délégué Médical ;*
- *Un Observateur ;*
- *Un Directeur d'Epreuve Adjoint ;*
- *Un Starter permanent qui pourra être le Directeur d'Epreuve ou son adjoint ;*
- *Un Conseiller des Commissaires Sportifs ;*
- *Un Pilote pour la Voiture de Sécurité ;*
- *Un Pilote pour la Voiture Médicale ;*
- *Un Délégué Presse ;*
- *Des Juges de Faits.*

- 12.2. *L'Organisateur local désignera les Officiels suivants qui seront choisis en accord avec le Comité d'Organisation et qui seront détenteurs des licences requises :*

- *Un Commissaire Sportif parlant anglais*
- *Un deuxième Commissaire Sportif si le Comité d'Organisation n'a pas désigné de commissaire sportif international et parlant anglais*
- *Un Directeur de Course parlant anglais*
- *Un Secrétaire de l'Epreuve, parlant anglais*
- *Un Secrétaire Adjoint du Collège des Commissaires Sportifs*
- *Un Médecin Chef ;*

- The other Officials necessary to the smooth progress of the Event.

12.3. The Clerk of the Course will work in permanent consultation with the Race Director. The Race Director will have overriding authority in the following matters, and the Clerk of the Course may give orders in respect of them only with his express agreement:

a) the conduct of the event's collective tests scheduled the day of the administrative and technical checks, the official practice sessions and races, adherence to the timetable and, if he deems it necessary, the making of any proposal to the Stewards to modify the timetables in accordance with the Code or the Sporting Regulations;

b) the stopping of any car in accordance with the Code or the Sporting Regulations;

c) the stopping of the event's collective tests scheduled the day of the administrative and technical checks, of the official practices, qualifying sessions or suspension of the race in accordance with the Sporting Regulations, if he deems it unsafe to continue and ensuring that the correct restart procedure is carried out;

d) the starting procedure;

e) the use of the Safety Car.

f) the neutralisation of the practices ("full course yellow FCY" procedure)

12.4. The Race Director and/or his assistant must be in contact with the Clerk of the Course and the Chairman of the Stewards at all times when the cars are permitted to run on the track. Additionally, the Clerk of the Course must be in race control and in radio contact with all marshal's posts during these times.

12.5. The Technical Delegate nominated by the Organizing Committee is responsible for scrutineering. In this respect he may carry out, or have carried out by scrutineers, at his discretion, any checks to verify the compliance of the cars entered in the event, at any time until the end of the event, without prior request from the Stewards, the Race Director or the Clerk of the Course. The technical delegate nominated by the Organizing Committee has full authority over the national scrutineers.

12.6. The Stewards may use any video or electronic means to assist them in reaching a decision. The decisions of the Stewards may overrule judges of fact.

Art. 13. – INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS

13.1. The Stewards or the Race Director may give instructions to competitors by means of special

- Les autres Officiels nécessaires au bon déroulement de l'Epreuve.

12.3. *Le Directeur de Course travaillera en consultation permanente avec le Directeur d'Epreuve. Le Directeur d'Epreuve disposera des pleins pouvoirs pour les matières suivantes et le Directeur de Course ne pourra donner des ordres s'y rapportant qu'avec son accord exprès :*

a) le déroulement des tests collectifs programmés le jour des vérifications administratives et techniques de l'épreuve, des séances d'essais officiels et des courses, le respect de l'horaire et, s'il le juge nécessaire, la formulation de toute proposition aux Commissaires Sportifs pour modifier les horaires conformément au Code ou au Règlement Sportif ;

b) l'arrêt de toute voiture conformément au Code ou au Règlement Sportif ;

c) l'arrêt des tests collectifs programmés le jour des vérifications administratives et techniques de l'épreuve, des essais officiels, des essais qualificatifs ou la suspension de la course conformément au Règlement Sportif s'il estime leur poursuite dangereuse et le fait de s'assurer que le nouveau départ s'effectue conformément à la procédure ;

d) la procédure de départ ;

e) l'utilisation de la Voiture de Sécurité.

f) la neutralisation des essais (procédure "full course yellow-FCY")

12.4. *Le Directeur d'Epreuve et/ou son assistant(e) doivent être en liaison avec le Directeur de Course et avec le Président du Collège des Commissaires Sportifs à tout moment lorsque les voitures sont autorisées à rouler sur la piste. En outre, le Directeur de Course devra se tenir à la direction de course et être en contact radio avec tous les postes de commissaires de piste pendant cette période.*

12.5. *Le Délégué Technique désigné par le Comité d'Organisation est responsable des vérifications techniques. A cet égard, il peut effectuer, ou faire effectuer à des Commissaires Techniques, à sa discrétion, des contrôles techniques afin de vérifier la conformité des voitures participant à l'épreuve, à tout moment jusqu'à la fin de celle-ci, sans demande préalable des Commissaires Sportifs, du Directeur d'Epreuve ou du Directeur de Course. Le Délégué Technique désigné par le Comité d'Organisation a pleine autorité sur les commissaires techniques nationaux.*

12.6. *Les Commissaires Sportifs pourront utiliser tout moyen vidéo ou électronique afin de prendre leur décision. Les décisions des Commissaires Sportifs sont souveraines et pourront prévaloir sur celle des juges de faits.*

Art. 13. – INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURENTS

13.1. *Les Commissaires Sportifs ou le Directeur de l'Epreuve peuvent donner des instructions aux*

circulars, in accordance with the Code. These circulars will be distributed to all competitors, who must acknowledge receipt.

- 13.2.** All classifications and all results of the official free practice sessions (if applicable), qualifying sessions and races, as well as all decisions issued by the Officials, will be posted on the official notice board which may be physical or virtual.
- 13.3.** Any decision or communication concerning a particular Competitor should be communicated to him within 25 minutes of such decision, and receipt must be acknowledged.
- 13.4.** The official instructions and communications to competitors may also be displayed on the screens of the timing system and/or dubbed via a dedicated radio channel.
- 13.5.** The Competitors, or their representative, and the drivers must be available to be contacted throughout the duration of an Event, that means from the beginning of the signing on and technical checks until the posting of the final classification after the last race of the event. Failure to respect this rule may entail a fine of eight hundred (800) euros imposed by the Stewards.

Art. 14. – INCIDENTS

14.1. "Incident" means any occurrence or series of occurrences involving one or more drivers, or any action by any driver, which can be reported to the Stewards by the Race Director and/or by his Deputy (or noted by the Stewards and subsequently investigated) which:

- Necessitated the suspension of a race under Article 34;
- Caused a false start by one or more cars;
- Caused a collision;
- Forced a driver off the track;
- Illegitimately prevented a legitimate overtaking manoeuvre by a driver;
- Illegitimately impeded another driver during an overtaking manoeuvre;
- Constituted a breach of these Sporting Regulations or the Code;

Unless, that according to the Race Director and the Stewards opinion, it is absolutely clear that a driver was responsible of any of the aforementioned offences, any incident involving more than one car will normally be investigated after the race.

Unless it is clear to the Stewards or the Race Director that a driver was wholly or predominantly to blame for an incident no penalty will be imposed.

14.2. Excepting situations set out in Article 16.1, it will be at the discretion of the Stewards to decide, upon a report or a request by the Race Director and/or his Deputy, if

concurrents au moyen de circulaires spéciales, conformément au Code. Ces circulaires seront distribuées à tous les concurrents qui devront en accuser réception.

- 13.2.** *Tous les classements et tous les résultats des essais libres officiels (si applicable), des essais qualificatifs et des courses ainsi que toutes les décisions des Officiels seront affichés sur le tableau d'affichage officiel qui pourra être matériel ou virtuel.*
- 13.3.** *Toute décision ou communication concernant un Concurrent particulier devrait lui être communiquée dans les 25 minutes suivant cette décision et il devra en accuser réception.*
- 13.4.** *Les instructions officielles et communications aux concurrents peuvent également être affichées sur les écrans du système de chronométrage et/ou doublées par l'intermédiaire d'un canal radio dédié.*
- 13.5.** *Les Concurrents, ou leur représentant, et les pilotes doivent être disponibles pour pouvoir être contactés pendant toute la durée d'une Epreuve, c'est-à-dire du début des vérifications administratives et techniques jusqu'à la publication du classement final de la dernière course de l'épreuve. Le non-respect de cette règle pourra entraîner une sanction financière de Huit cents (800) euros imposée par les Commissaires Sportifs.*

Art. 14. – INCIDENTS

14.1. *Un "Incident" signifie un fait ou une série de faits impliquant un ou plusieurs pilotes, ou toute action d'un pilote, qui peut être rapporté aux Commissaires Sportifs par le Directeur d'Epreuve et/ou par son Adjoint (ou noté par les Commissaires Sportifs et investigué par la suite), et qui :*

- a nécessité la suspension d'une course en application de l'Article 34 ;*
- a fait prendre un faux départ à une ou plusieurs voitures ;*
- a provoqué une collision ;*
- a fait quitter la piste à un pilote ;*
- a illégitimement empêché une manœuvre de dépassement légitime par un pilote ;*
- a illégitimement gêné un autre pilote au cours d'une manœuvre de dépassement.*
- a enfreint le présent Règlement Sportif ou le Code ;*

À moins que, selon l'opinion du Directeur d'Epreuve et des Commissaires Sportifs, il ne soit complètement clair qu'un pilote ait été responsable d'une des infractions ci-dessus, tous les incidents impliquant plus d'une voiture seront normalement étudiés après la course.

À moins qu'il ne soit clair pour les Commissaires Sportifs et/ou le Directeur d'Epreuve que le pilote est responsable d'un incident, en tout ou en partie, aucune pénalité ne sera imposée.

14.2. *Sauf pour les cas prévus à l'Article 16.1, il appartiendra aux Commissaires Sportifs de décider, sur rapport ou demande du Directeur d'Epreuve et/ou de son Adjoint,*

a driver or drivers involved in an incident shall be penalised.

14.3. If a driver is involved in a collision or an Incident and/or falls under investigation, and has been informed thereof by the Stewards no later than 90 minutes after the end of the race, he must not leave the circuit without the agreement of the Stewards. Failure to respect this rule may entail a financial penalty of five hundred (500) euros imposed by the Stewards, which will be added to any other penalty imposed within the framework of the investigation in progress.

14.4. The Stewards, as expressly set out in these Regulations, may impose any one of the penalties below on any driver involved in an Incident:

- a)** a warning
- b)** a reprimand;
- c)** a fine;
- d)** the accomplishment of public interest activities;
- e)** the obligation for the driver to attend the panel of stewards on the day of the administrative checks of the next event in which he participates, in order to devote two hours to a better understanding of the sporting regulations. The Panel of Stewards must decide in advance on a replacement penalty if the driver does not attend, and will adapt this replacement penalty according to the seriousness of the initial offence;
- f)** the removal of a Driver's qualifying or practice lap(s);
- g)** a drop of at least 2 grid positions at the driver's next race in which he takes part;
- h)** the obligation for a driver to start the race from the pit lane;
- i)** a time penalty added to the total race time and applied, if possible, before the prize giving ceremony on the podium;
- j)** a drop of places in the classification of the race;
- k)** a drive-through penalty. The driver must enter the pit lane and re-join the race without stopping;
- l)** disqualification from the results;
- m)** suspension from one or more races.

However, should the penalty k) above must be imposed during the last five minutes of the race (without taking into account the additional last lap) or after its end, Article 14.5 below shall not apply and 25 seconds will be added to the elapsed race time of the driver concerned. Nevertheless, if the driver is not classified among the first 10 positions, the Stewards may decide to apply a drop of a minimum of 4 positions on the

si un ou des pilote(s) impliqué(s) dans un incident doit être pénalisé.

14.3. *Si un pilote est impliqué dans une collision ou un Incident et/ou s'il est mis sous investigation, et en a été informé par les Commissaires Sportifs au plus tard 90 minutes après la fin de la course, il ne devra pas quitter le circuit sans l'accord des Commissaires Sportifs. Le non-respect de cette règle pourra entraîner une sanction financière de Cinq cents (500) euros imposée par les Commissaires Sportifs, et qui se cumulera avec l'éventuelle pénalité infligée dans le cadre de l'investigation en cours.*

14.4. *Les Commissaires Sportifs, tel que prévu expressément par le présent règlement, pourront infliger une des pénalités ci-après à tout pilote impliqué dans un Incident :*

- a)** *un avertissement ;*
- b)** *un blâme*
- c)** *une amende financière ;*
- d)** *l'accomplissement d'activités d'intérêt général*
- e)** *l'obligation pour le pilote de se présenter au collège des commissaires sportifs lors du jour des vérifications administratives de la prochaine épreuve à laquelle il participe, afin de consacrer deux heures à une meilleure compréhension des règlements sportifs. Le Collège des Commissaires Sportifs devra décider à l'avance d'une peine de substitution si le pilote ne se présente pas, et adaptera cette peine de substitution en fonction de la gravité de l'infraction initiale.*
- f)** *la suppression d'un ou plusieurs tours de qualification ou d'essais d'un pilote ;*
- g)** *un recul d'au moins 2 places sur la grille de départ de la prochaine course disputée par le pilote ;*
- h)** *l'obligation pour un pilote de prendre le départ de la course depuis la voie des stands ;*
- i)** *une pénalité en temps ajoutées au temps total de course et appliquée, si possible, avant la cérémonie de remise des prix au podium ;*
- j)** *un recul de places au classement de la course ;*
- k)** *une pénalité de passage par la voie des stands (« drive through »). Le pilote devra entrer dans la voie des stands puis reprendre la course sans s'arrêter ;*
- l)** *une disqualification des résultats ;*
- m)** *une suspension d'une ou plusieurs courses.*

Toutefois, si la pénalité prévue au point k) ci-dessus doit être infligée au cours des cinq dernières minutes de course (sans prendre en considération le dernier tour supplémentaire), ou après la fin de celle-ci, l'Article 14.5. ci-dessous ne s'appliquera pas et 25 secondes seront ajoutées au temps de course écoulé du pilote concerné. Néanmoins, si le pilote concerné n'est pas classé parmi les 10 premiers, les

starting grid of the next race contested by the driver instead of adding 25 seconds to the driver's race time.

If one of the penalties set out in points i), j) or k) is imposed upon a driver and that driver is unable to serve the penalty due to retirement from the race, the Stewards may impose a grid positions penalty to the driver at his next race in the Championship.

14.5. If the Stewards decide to impose a drive-through penalty, whereby application is immediate (according to Article 14.4.k above), the following procedure shall be followed:

a) From the time the Stewards decision is notified on the timing monitors, the relevant driver may cross the Line on the track no more than twice before entering the pit lane.

However, unless the driver was already in the pit entry for the purpose of serving his penalty, he may not carry out the penalty after a safety car has been deployed. The number of times the driver crosses the Line behind the safety car will be added to the maximum number of times he may cross the Line on the track.

b) Any breach or failure to comply with Article 14.5.a may result in the car being disqualified.

14.6. When a car uses the pit lane to fulfil a drive-through penalty, it is forbidden to work on the car.

Any breach of this rule will entail a new drive-through penalty.

Art. 15. – PROTESTS AND APPEALS

15.1. Protests must be made in accordance with the provisions defined in the FIA International Sporting Code and must be accompanied by the required fee in cash, the amount of which, set by the Parent ASN (ACI), is 500 (five hundred) Euros except for any protest about the fuel that will be a maximum of 2000 (two thousand) Euros for the analysis of octane rating.

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

15.2. Competitors have the right to appeal against the penalties pronounced or the decisions made by the Stewards (with the exception of the situations set out in

Commissaires Sportifs pourront décider d'appliquer une rétrocession d'un minimum de 4 places sur la grille de départ de la prochaine course disputée par le pilote au lieu d'ajouter 25 secondes au temps de course du pilote.

Si une des pénalités prévues aux points i), j) ou k) est imposée à un pilote et que celui-ci ne peut pas accomplir la pénalité en raison d'un abandon, les Commissaires Sportifs pourront imposer au pilote concerné une pénalité de recul de places sur la grille lors de sa prochaine course du Championnat.

14.5. *Si les Commissaires Sportifs décident d'imposer une pénalité de passage par la voie des stands dont l'application est immédiate (selon l'Article 14.4.k ci-dessus), la procédure suivante sera observée :*

a) A partir du moment où la décision des Commissaires Sportifs est affichée sur les moniteurs de chronométrage, le pilote concerné ne peut franchir la Ligne sur la piste plus de deux fois avant d'entrer dans la voie des stands.

Toutefois, sauf si le pilote se trouvait déjà à l'entrée des stands pour effectuer sa pénalité, il ne pourra pas l'effectuer après un déploiement de la voiture de sécurité. Le nombre de fois que le pilote franchit la Ligne derrière la voiture de sécurité sera ajouté au nombre de fois maximum qu'il peut franchir la Ligne sur la piste.

b) Tout non-respect ou toute violation de l'Article 14.5.a pourra entraîner la disqualification de la voiture.

14.6. *Lorsqu'une voiture emprunte la voie des stands pour y accomplir une pénalité (« drive through »), il est interdit de travailler sur cette voiture.*

Toute infraction à cette règle entraînera une nouvelle pénalité de passage par la voie des stands.

Art. 15. – RECLAMATIONS ET APPELS

15.1. *Les réclamations devront être faites conformément aux prescriptions décrites dans le Code Sportif International FIA et devront être accompagnées d'une caution payée en espèces et dont le montant fixé par l'ASN de Tutelle (ACI) est de 500 (cinq cent) Euros sauf pour toute réclamation concernant le carburant qui sera au maximum de 2000 (deux mille) Euros pour la recherche de l'indice d'octane.*

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

15.2. *Les Concurrents ont le droit de faire appel contre les pénalités prononcées ou les décisions prises par les Commissaires Sportifs (à l'exception de ce qui est*

Article 15.4), observing the form and the deadlines laid down in the FIA International Sporting Code and accompanied by the appeal fee set by the Parent ASN.

- 15.3.** The competent sporting tribunal for an appeal shall be that of the Parent ASN (ACI). The appeal fee set by the Parent ASN is 3000 (three thousand) Euros.

The appeal fee must be sent by bank transfer to the account of ACI :

Bank details: BNL - BANCA NAZIONALE DEL LAVORO

IBAN: IT94 T010 0503 2110 00000200 033

BIC: BNLIITRRXXX

Beneficiary: ACI - Automobil Club d'Italia Via Marsala 8 - ROMA

- 15.4.** Appeals may not be made against the decisions concerning the following penalties:

a) Drive-through penalties, including those imposed during the last five minutes (the duration of the race to be considered excludes the last lap added to the race time) or after the race.

b) Penalties implying the cancellation of a number of qualifying laps, decided by the Stewards or by the Race Director during or at the end of qualifying sessions according to the Sporting Regulations provisions.

c) Penalties implying a drop of positions on the starting grid.

d) Penalties implying a drop of places in the race classification

e) Time penalties added to the whole race time.

f) Obligation for a driver to start the race from the pit lane

g) Reprimands

Art 16 – SANCTIONS AND PENALTIES

- 16.1.** Penalties representing the cancellation of a number of qualifying laps or representing a number of seconds added to the total race time as provided by the present Sporting Regulation may be imposed by the Race Director without observing any specific procedure. These penalties will be notified via the timing monitors, or by displaying a penalty board, or by the addition of a time penalty added to the time achieved by the driver concerned by the amendment of the results.

The Race Director must immediately inform the Stewards of any penalty he has imposed.

A penalty imposed by the Race Director may be re-examined by the Stewards if a significant and relevant new element is discovered or if they receive a protest

prévu par l'Article 15.4), en respectant la forme et les délais prescrits dans le Code Sportif International FIA et accompagnée de la caution d'appel fixée par l'ASN de tutelle.

- 15.3.** *Le tribunal sportif compétent pour un appel est celui de l'ASN de tutelle (ACI). La caution d'appel fixée par l'ASN de tutelle est de 3000 (Trois mille) Euros.*

La caution d'appel doit être payée à l'ACI par virement bancaire :

Coordonnées bancaires : BNL - BANCA NAZIONALE DEL LAVORO

IBAN: IT94 T010 0503 2110 00000200 033

BIC: BNLIITRRXXX

Beneficiary: ACI - Automobil Club d'Italia Via Marsala 8 - ROMA

- 15.4.** *Ne sont pas susceptibles d'appel :*

a) Les pénalités de passage par la voie des stands y compris celles qui sont imposées au cours des cinq dernières minutes (la durée de la course à considérer exclue le dernier tour rajouté au temps de course) ou après la course.

b) Les pénalités représentant l'annulation d'un nombre de tours de qualification, décidées par les Commissaires Sportifs ou par le Directeur d'Épreuve pendant ou à la fin des séances de qualification, lorsqu'elles sont prévues par le présent Règlement Sportif.

c) Les pénalités représentant un recul de places sur la grille de départ.

d) Les pénalités représentant un recul de places au classement de la course.

e) Les pénalités représentant une addition de temps ajoutées au temps total de course.

f) L'obligation pour un pilote de prendre le départ de la course depuis la voie des stands ;

g) Les blâmes

Art. 16. – SANCTIONS ET PENALITES

- 16.1.** *Les pénalités représentant l'annulation d'un nombre de tours de qualification ou représentant un nombre de secondes à ajouter au temps total de course tel que prévu au présent Règlement Sportif pourront être infligées par le Directeur d'Épreuve sans observer aucune procédure spécifique. Ces pénalités seront communiquées via les moniteurs de chronométrage, ou par la présentation d'un panneau de pénalité ou par l'addition d'une pénalité en temps ajoutée au temps écoulé du pilote concerné par la modification des résultats.*

Le Directeur d'Épreuve doit informer immédiatement les Commissaires Sportifs de toute pénalité qu'il aura imposée.

Une pénalité infligée par le Directeur d'Épreuve pourra être réexaminée par les Commissaires Sportifs en cas de découverte d'un élément nouveau, significatif et

considered as admissible, save with regard to penalties representing drive through penalties. The Stewards are not bound by the decision made by the Race Director. The penalty may also be modified against the party concerned, and one or more additional penalties may be imposed.

- 16.2.** Any other sanction must be pronounced by the Stewards of the Event in accordance with the provisions of the FIA International Sporting Code.

The Stewards may impose the penalties set out in these Sporting Regulations in addition to or instead of any other penalty available to them under the FIA International Sporting Code.

On ascertaining an offence, the Stewards will be the sole judges of the penalty they impose if this is not explicitly set out in these Sporting Regulations.

- 16.3.** The penalties set out in these Sporting Regulations and in its Appendices may be increased by the Stewards, at their sole discretion, in the case of repeat of the same offence by the same Driver or Competitor during a race event or during the season or in the case of aggravating circumstances.

Any driver who receives two reprimands for a driving infringement imposed by the Stewards during the season will, upon the imposition of the second reprimand, be given a drop of 4 positions on the starting grid at the following race where the concerned driver will participate.

- 16.4.** Disqualifications:

If a driver is disqualified from a race or an event for sporting or technical reasons, he may not claim any awarding of points or any allocation or any prize for the race or for the event in question.

Furthermore, depending on the seriousness of the offence, the Organising Committee reserves the right not to accept his entries for the subsequent events.

- 16.5.** Disciplinary sanctions:

Any ascertainment of incident in the paddock and/or on the track (acts of provocation of any nature, verbal or other threats) and/or anti-sporting behaviour or behaviour non-compliant with the spirit of the Championship (breach of morals and sporting ethics, nuisance to the higher interests of motor sport, moral or material loss suffered by ACI, RENAULT, ALPINE RACING or its partners, etc.) on the part of a member of a team/competitor, a driver, or his entourage, will be the subject of the following sanctions:

- Request for sanction to the Stewards up to disqualification from the Event in progress for the Competitor or Driver concerned by the acts of his entourage or his Team/competitor.

pertinent ou s'ils reçoivent une réclamation considérée comme recevable, sauf en ce qui concerne les pénalités de passage dans la voie des stands. Les Commissaires Sportifs ne sont pas liés à la décision prise par le Directeur d'Épreuve. La pénalité peut également être modifiée à l'encontre de la partie concernée et une ou plusieurs pénalités supplémentaires pourront être infligées.

- 16.2.** *Toute autre sanction devra être prononcée par les Commissaires Sportifs de l'Épreuve conformément aux dispositions du Code Sportif International de la FIA.*

Les Commissaires Sportifs pourront infliger les pénalités prévues dans ce Règlement Sportif en plus ou à la place de toute autre pénalité dont ils disposent en vertu du Code Sportif International FIA.

Sur constatation d'une infraction, les Commissaires Sportifs seront seuls juges de la pénalité qu'ils imposeront si celle-ci n'est pas explicitement prévue dans le présent Règlement Sportif.

- 16.3.** *Les pénalités prévues dans le présent Règlement Sportif et dans ses Annexes pourront être majorées par les Commissaires Sportifs, à leur seule discrétion, en cas de récidive(s) d'une même infraction par un même Pilote ou Concurrent au cours de l'épreuve ou de la saison ou en cas de circonstances aggravantes.*

Tout pilote qui reçoit pendant la saison deux blâmes pour une infraction de conduite, imposés par les Commissaires Sportifs, sera pénalisé suite au deuxième blâme avec un recul de 4 places sur la grille de départ de la prochaine course qui sera disputée par le pilote.

- 16.4.** *Disqualifications :*

Si un pilote est disqualifié d'une course ou d'une épreuve pour des raisons sportives ou techniques, il ne pourra prétendre à aucune attribution de points ni à aucune dotation ni à aucun prix pour la course ou pour l'épreuve concernée.

De plus, en fonction de la gravité de la faute, le Comité d'Organisation se réserve le droit de ne pas accepter ses engagements aux épreuves suivantes.

- 16.5.** *Sanctions disciplinaires :*

Toute constatation d'incident dans le paddock et/ou sur la piste (actes de provocations de toute nature, menaces verbales ou autres) et/ou de comportement anti-sportif ou non conforme à l'esprit du Championnat (manquement à la morale et à l'éthique sportive, nuisance aux intérêts supérieurs du sport automobile, préjudice moral ou matériel subi par l'ACI, RENAULT, ALPINE RACING ou par ses partenaires, etc) de la part d'un membre d'une équipe/concurrent, d'un pilote ou de son entourage fera l'objet des sanctions suivantes :

- *Demande de sanction auprès des Commissaires sportifs pouvant aller jusqu'à la disqualification de l'Épreuve en cours pour le Concurrent ou Pilote concerné par les agissements de son entourage ou de son Équipe concurrente.*

- Transmission of the case by the Stewards to the Discipline Committee.

Any kind of harassment of Officials, whether it be physical, or moral, and any practices detrimental to their physical or moral integrity, are prohibited. This prohibition concerns also the comments from the competitors by using social media and is also subject of the same aforementioned sanctions.

16.6. The financial penalties imposed in compliance with these Regulations must be paid in cash to ACI.

Art. 17. – LIMITATION OF PRIVATE TESTS, PRACTICES AND TRACK ACTIVITIES RUNNING

Track running refers to the action of driving a car on a track, whether during a private testing session or during an official session.

Private tests refer to all track running which are not part of a race event.

Collective tests are track running time scheduled by the organizer of a championship and open to all participants in the Championship.

17.1. On the decision of the Organising Committee, collective tests days open to all Competitors registered in the Championship may be scheduled on one or more circuits on which the Events will take place, and on other circuits.

17.2. LIMITATION OF PRIVATE TESTS / PRACTICE AND TRACK RUNNING FOR TEAM COMPETITORS

17.2.1. During the period between 22 December 2023 inclusive and the first 2024 race event inclusive, any team/competitor which participates in the 2024 Championship is banned from driving a **Formula Alpine car, regardless of the circuit for private tests**, with the exception of a maximum of two days allowed per team and reserved exclusively for drivers who have not taken part in a winter series or championship at a level equivalent to Formula Regional since December 22, 2023 inclusive. These two days must be previously allowed by the Organizing Committee, which will define the terms and conditions in a sporting bulletin. These two days for reserved tests must only take place on one circuit or some circuits that are not part of the championship, within a period predefined by the Organizing Committee.

17.2.2 During the period between 22 December 2023 inclusive and the first 2024 race event inclusive, any team/competitor which participates in the 2024 Championship is banned from driving a **F3 T-318 chassis for private tests, regardless of the circuit**.

Exception: If a team/competitor contests another championship or series competing with F3 T-318 chassis, it must inform the Organizing Committee as soon as it applies for the Championship. It must submit its private testing program for the championship

- *Transmission du dossier par les Commissaires Sportifs à la Commission de discipline.*

Toute forme de harcèlement à l'encontre des Officiels, qu'il soit physique, ou moral, et toutes pratiques attentatoires à leur intégrité physique ou morale, sont interdits. Cette interdiction concerne également les commentaires des concurrents sur les réseaux sociaux, et fera l'objet des mêmes sanctions ci-dessus mentionnées.

16.6. *Les pénalités financières infligées conformément au présent Règlement devront être payées en espèces à ACI.*

Art. 17. – LIMITATION DES ESSAIS PRIVÉS ET ROULAGES

*Les **roulages** désignent l'action de faire rouler une voiture sur une piste, que ce soit lors d'une session de tests privés ou lors d'une session officielle*

*Les **essais privés** désignent tous roulages qui ne font pas partie d'une épreuve.*

*Les **tests collectifs** désignent les roulages planifiés par l'organisateur d'un championnat et ouverts à la totalité des participants au Championnat.*

17.1. *Sur décision du Comité d'Organisation, des journées de tests collectifs ouvertes à tous les Concurrents inscrits dans le Championnat pourront être programmées sur l'un ou plusieurs des circuits sur lesquels doivent se dérouler les Epreuves, ainsi que sur d'autres circuits.*

17.2. LIMITATION DES ESSAIS PRIVÉS ET ROULAGES DES EQUIPES CONCURRENTES

17.2.1 Pendant la période comprise entre le 22 décembre 2023 inclus et la première épreuve 2024 incluse, tout team concurrent qui participe au Championnat 2024 a interdiction de faire rouler en essais privés une **voiture Formula Alpine, quel que soit le circuit**, à l'exception d'un maximum de deux jours autorisés par équipe et exclusivement réservés aux pilotes n'ayant pas participé à une winter series ou championnat d'un niveau équivalent à celui de Formula Regional depuis le 22 Décembre 2023 inclus. Ces deux jours doivent être préalablement autorisés par le Comité d'Organisation qui en définira les modalités par bulletin sportif. Ces deux jours de tests réservés peuvent uniquement se dérouler sur un ou des circuits ne faisant pas partie du championnat, dans une période prédéfinie par le Comité d'Organisation.

17.2.2. Pendant la période comprise entre le 22 décembre 2023 inclus et la première épreuve 2024 incluse, tout team qui participe au Championnat 2024 a interdiction de faire rouler en essais privés une voiture utilisant un **châssis F3 T-318, quel que soit le circuit**.

Exception : Si un team concurrent est engagé dans un autre championnat ou une autre série utilisant des châssis F3 T-318, il doit se déclarer auprès du Comité d'Organisation dès sa demande d'inscription au Championnat. Il doit soumettre son programme

concerned to the prior authorization of the FRECA Organizing Committee.

17.2.3. Shakedown

a) Allowed shakedowns

- **During the period between the 13 March 2024 inclusive and the first pre-season collective test non inclusive**, any team/competitor that participates in the 2024 Championship may only do one shakedown per car registered in the Championship, provided that all the conditions described in Article 17.2.3.b) are met.
- **During the period between the 2024 first pre-season collective test and the 2024 last race event**, any team/competitor that participates in the 2024 Championship may do one shakedown per car registered in the Championship, only if an accident required a change of chassis or in the event of a major mechanical problem recognized by the Technical Delegate, and provided that all the conditions described in Article 17.2.3.b) are met.

b) Conditions

Shakedowns are subject to prior authorization from the Organizing Committee and to the following conditions:

- the track activity running must respect a maximum of 25kms per car
- Shakedown must take place on a non-championship circuit
- Shakedown must be performed by a non-championship' driver

Any shakedown scheduled under this article must be authorized by the Organizing Committee at least 5 days before the session, indicating the date, circuit and name(s) of the driver(s) concerned. This deadline may be extended by a sporting bulletin issued by the Organizing Committee, for exceptional reasons. Any failure to declare is subject to penalties as described in article 17.5.

In any case the Organizing Committee will not be held responsible for any damage related to its refusal.

17.2.4. During the period between the first race event inclusive and the last race meeting inclusive, any team/competitor that participates in the 2024 Championship may use a Tatuus F3 T-318 chassis (including a Formula Alpine) in private tests only with a driver who is not registered for the Championship or who is not a replacement driver and:

- coming from a lower-level single seater car championship or series
- or coming from a single-seater series or championship using a chassis F3 T-318 (including particularly Formula Regional Middle East Championship, Formula Regional Oceania Championship, but this list is non-exhaustive)

d'essais privés du championnat concerné à l'autorisation préalable du Comité d'Organisation FRECA.

17.2.3. Shakedowns

a) Shakedowns autorisés

- **Pendant la période comprise entre le 13 mars 2024 inclus et le premier test collectif de pré-saison 2024**, tout team qui participe au Championnat 2024 ne peut faire qu'un seul shakedown par voiture engagée au championnat, sous réserve que toutes les conditions prévues à l'article 17.2.3.b) soient réunies.
- **Pendant la période comprise entre le premier test collectif de pré-saison 2024 et la dernière épreuve 2024**, tout team qui participe au Championnat 2024 peut faire un shakedown par voiture engagée au championnat, uniquement si un accident a nécessité un changement de châssis ou en cas de problème mécanique majeur reconnu par le Délégué Technique, et sous réserve que toutes les conditions prévues à l'article 17.2.3.b) soient réunies.

b) Conditions

Les shakedowns ne sont possibles que sur autorisation préalable du Comité d'Organisation et si les conditions suivantes sont réunies :

- *le roulage ne doit pas dépasser 25 kilomètres par voiture*
- *le shakedown ne doit pas se dérouler sur un circuit du championnat*
- *la voiture ne doit pas être conduite par un pilote inscrit au Championnat*

Tout shakedown programmé dans le cadre de cet article devra être soumis à autorisation du Comité d'Organisation au moins 5 jours avant la séance en indiquant la date, le circuit et le nom du (des) pilote(s) concerné(s). Ce délai peut être augmenté par bulletin sportif du Comité d'Organisation, pour motif exceptionnel. Toute carence de déclaration reste soumise à pénalisation telle que décrite à l'article 17.5.

Le Comité d'Organisation ne pourra en aucun cas être tenu pour responsable des dommages occasionnés par son refus.

17.2.4. Pendant la période comprise entre la première épreuve incluse et la dernière épreuve incluse, tout team concurrent qui participe au Championnat 2024 peut faire participer une voiture équipée d'un châssis Tatuus F3 T-318 (y compris une voiture Formula Alpine) à des séances de tests privés, uniquement avec un pilote n'étant pas inscrit au Championnat ou ne remplaçant pas un autre pilote, et:

- *venant d'une série ou d'un championnat de monoplaces de catégorie inférieure au Championnat,*
- *ou venant d'une série ou d'un championnat utilisant un châssis F3 T-318 (notamment, Formula Regional Middle East Championship, Formula Regional Oceania Championship, mais cette liste n'est pas exhaustive)*

- or coming from any other series or championship with prior approval of the Organizing Committee based on the driver racing career results.

These private tests can only take place:

- on any circuit not part of the Championship calendar,
- on a circuit part of the Championship calendar, providing the practices take place after the 2024 Championship event in question.

Any private tests session scheduled under this article must be submitted to the Organising Committee for prior authorization at least 8 days before the session, indicating the date, the circuit and the name of the driver(s) concerned. This deadline may be extended by a sporting bulletin issued by the Organizing Committee, for exceptional reasons. In any case, the Organizing Committee will not be held responsible for any damage related to its refusal.

17.2.5. During the period between the first day inclusive following the last 2024 race event and the 17 December 2024 inclusive, any team/competitor which participates in the 2025 Championship is allowed to run a **Formula Alpine car** in private tests **on any circuit**.

17.2.6. Except in the cases listed above, any practice / track activity running undertaken by or on behalf of a team/competitor participating or which will participate in the Championship (or which is suspected of being connected in any way with a team/competitor entered in the Championship) is not permitted without the prior agreement of the Organising Committee.

17.3. LIMITATION OF PRIVATE TESTS AND PRACTICES / TRACK RUNS OF DRIVERS REGISTERED FOR THE CHAMPIONSHIP

A driver registered for the 2024 Championship must participate in all collective tests sessions scheduled by the Organising Committee before or during the sporting season.

17.3.1. Testing and practice limitation period

a) During the period between 22 December 2023 inclusive and the last event of the 2024 Championship, any driver registered for the Championship must respect the regulations about limitation of testing, practices, and track runs and is banned to drive in private tests a **Formula Alpine car regardless of the circuit**, with the exception of a maximum of two days allowed per driver and reserved exclusively for drivers who have not taken part in a winter series or championship at a level equivalent to Formula Regional since December 22, 2023 inclusive. These two days must be previously allowed by the Organizing Committee, which will define the terms and conditions in a sporting bulletin. These two days for reserved tests must only take place on one circuit or some circuits that are not part of the championship,

- ou venant d'une autre série ou d'un autre championnat sur approbation préalable du Comité d'Organisation qui basera sa décision sur le palmarès et les résultats sportifs du pilote.

Ces essais privés peuvent uniquement se dérouler :

- sur n'importe quel circuit ne faisant pas partie du calendrier du Championnat,
- sur un circuit faisant partie du calendrier du Championnat, à la condition que les tests se déroulent après l'épreuve concernée du Championnat 2024.

Toute séance de tests privés programmée dans le cadre de cet article devra être soumise à autorisation du Comité d'Organisation au moins 8 jours avant la séance en indiquant la date, le circuit et le nom du (des) pilote(s) concerné(s). Ce délai peut être augmenté par bulletin sportif du Comité d'Organisation, pour motif exceptionnel. Le Comité d'Organisation ne pourra en aucun cas être tenu pour responsable des dommages occasionnés par son refus.

17.2.5 Pendant la période comprise entre le premier jour inclus suivant la dernière épreuve 2024 et le 17 décembre 2024 inclus, tout team concurrent qui souhaite participer au Championnat 2025 a le droit de faire rouler en essais privés une **voiture Formula Alpine, quel que soit le circuit**.

17.2.6. Exceptés les cas énumérés ci-dessus, tout roulage effectué par ou pour le compte d'une équipe/concurrent participant ou qui participera au Championnat (ou qui est soupçonnée d'être reliée de quelque façon que ce soit avec une équipe concurrente engagée dans le Championnat) n'est pas autorisé sauf accord préalable du Comité d'Organisation.

17.3. LIMITATION DES ESSAIS PRIVÉS ET ROULAGES DES PILOTES INSCRITS A LA SERIE

Un pilote inscrit au Championnat 2024 doit obligatoirement participer à toutes les séances d'essais collectifs programmées par le Comité d'Organisation avant ou pendant la saison sportive.

17.3.1. Période de limitation des roulages

a) Pendant la période comprise entre le 22 décembre 2023 inclus et la dernière épreuve du Championnat 2024, tout pilote inscrit au Championnat doit respecter la réglementation de limitation des roulages et a interdiction de rouler en essais privés avec une voiture **Formula Alpine, quel que soit le circuit**, à l'exception d'un maximum de deux jours autorisés par pilote et exclusivement réservés aux pilotes n'ayant pas participé à une winter series ou championnat d'un niveau équivalent à celui de Formula Regional depuis le 22 Décembre 2023 inclus. Ces deux jours doivent être préalablement autorisés par le Comité d'Organisation qui en définira les modalités par bulletin sportif. Ces deux jours de tests réservés peuvent uniquement se dérouler sur un ou des circuits ne faisant pas partie du championnat,

within a period predefined by the Organizing Committee.

b) During the period between 22 December 2023 inclusive and the last event of the 2024 Championship, every driver registered for the 2024 Championship must respect the regulations on limitation of testing, practices / track running and **is banned from driving in private tests a car using with a F3 T-318 chassis regardless of the circuit.**

c) During the period between 22 December 2023 inclusive and the last event of the 2024 Championship, every driver registered for the 2024 Championship must respect the regulations on limitation of testing, practices / track running and is banned to drive **any type of single-seater car and vehicles of type LMDH, LMH, LMP2, LMP3 and CN on a Championship racetrack.**

d) Driving on track any vehicle other than those previously mentioned in articles 17.3.1.a), b), and c) is authorized, but the request for prior authorization from the Organizing Committee remains mandatory, at the latest three days before the relevant track activity running. This deadline may be extended by a sporting bulletin issued by the Organizing Committee, for exceptional reasons. Any failure to request authorization remains subject to penalization as described in article 17.5.

17.3.2. Exceptions to the private tests, practice and track runs limitation:

a) Participation in the FRECA collective tests sessions scheduled throughout the season by the Organising Committee of the Championship.

b) Participation in any exceptional promotional activities that may have been previously authorized by the Organizing committee (commercial presentation or use of dynamic cars for photographic purposes, etc.). In any case the Organizing Committee will not be held responsible for any damage related to its refusal.

c) Participation in a winter series, provided that all the following conditions are met.

- the winter series concerned involves cars of a level lower than or equivalent to that of a Formula Regional (including Formula Regional Middle East Championship et Formula Regional Oceania Championship, this list is not exhaustive)

- all race events of the winter series must take place between December 22, 2023 and March 12, 2024 inclusive,

- Any participation in a winter series must be submitted to the Organising Committee for prior authorization at least 8 days before the first official practice of the winter series. This deadline may be extended by a sporting bulletin issued by the Organizing Committee, for exceptional reasons.

dans une période prédéfinie par le Comité d'Organisation.

b) Pendant la période comprise entre le 22 décembre 2023 inclus et la dernière épreuve du Championnat 2024, tout pilote inscrit au Championnat 2024 doit respecter la réglementation de limitation des roulages et a interdiction de rouler en essais privés avec une voiture utilisant **un châssis F3 T-318, quel que soit le circuit.**

c) Pendant la période comprise entre le 22 décembre 2023 inclus et la dernière épreuve du Championnat 2024, tout pilote inscrit au Championnat 2024 doit respecter la réglementation de limitation des roulages et a interdiction de rouler avec tout type de monoplace ainsi que les véhicules de type LMDH, LMH, LMP2, LMP3, CN sur un circuit faisant partie du calendrier.

d) Les roulages avec tout véhicule autre que ceux précédemment mentionnés aux articles 17.3.1.a), b), et c) sont autorisés, mais la demande d'autorisation préalable auprès du Comité d'Organisation reste obligatoire au plus tard trois jours avant la date du roulage concerné. Ce délai peut être augmenté par bulletin sportif du Comité d'Organisation, pour motif exceptionnel. Toute carence de demande d'autorisation reste soumise à pénalisation telle que décrite à l'article 17.5

17.3.2. Exceptions à la limitation des roulages et essais privés :

a) Participation aux séances de tests collectifs FRECA programmées pendant la saison par le Comité d'Organisation du Championnat.

b) Participation à des activités promotionnelles qui sont exceptionnellement et préalablement autorisées par le Comité d'Organisation (telles qu'une présentation commerciale ou un roulage effectué à des fins de prises de vues, etc). Le Comité d'Organisation ne pourra en aucun cas être tenu pour responsable des dommages occasionnés par son refus.

c) Participation à une winter series, sous réserve que les conditions suivantes soient réunies cumulativement :

- la winter series concernée fait participer des voitures d'un niveau inférieur ou équivalent à celui d'une Formula Regional (incluant les Formula Regional Middle East Championship et Formula Regional Oceania Championship, cette liste n'étant pas exhaustive)

- la totalité des épreuves de la winter series doit se dérouler entre le 22 Décembre 2023 et le 12 Mars 2024 inclus,

- Toute participation à une winter series devra être soumise à autorisation préalable du Comité d'Organisation au plus tard 8 jours avant le premier roulage officiel de la winter series. Ce délai peut être augmenté par bulletin sportif du Comité d'Organisation, pour motif exceptionnel.

- *the winter series rounds* must take place only on non-championship circuits,

- Even if the Organizing Committee has given its authorization to participate in a winter series, every driver is **banned from driving in private tests a car using with a F3 T-318 chassis regardless of the circuit.**

No penalty will be applied if all the conditions announced above are respected.

If all the conditions are not met, a penalty may be imposed by application of article 17.5 of these sporting regulations.

d) Participation in a double program recognized and authorized by the Organizing Committee, provided that the following conditions are met:

- The winter series as described in article 17.3.2.c) are not considered as a double program covered by this article 17.3.2.d).

- The programs concerned by this article 17.3.2.d involve cars using an F3 T-318 chassis or single-seater type vehicles, LMDH, LMH, LMP2, LMP3, CN

- *The Organizing Committee may only qualify as a double program that which gives priority to participation in the Formula Regional European Championship by Alpine, and which involves participation in a minimum of 60% of the race events of another championship. This percentage is **indicative** and remains at the discretion of the Organizing Committee, which retains its free-will for exceptional cases.*

- the driver must request the prior agreement of the Organizing Committee on his double-program, at the latest 8 days before the first pre-season collective test of the Formula Regional European Championship by Alpine or before the first practice or track running of its second program if it takes place before the FRECA first pre-season collective test.

- The Organizing Committee may consider in particular the vehicle, the driver's participation rate in the series or championship in question as well as its events calendar and private and official driving time. This list is not exhaustive. In any case, the Organizing Committee will not be held responsible for any damage related to its refusal.

In the event of refusal of double program qualification, the driver's participation in one or more events of another championship will fall within the scope of application of article 17.3.2.e

In the absence of a request for prior agreement addressed to the Organizing Committee, the participation of the driver in one or more events of another championship will automatically fall within the framework of application of article 17.3.2.e, notwithstanding any penalties provided for in article 17.5 for absence of prior authorization request.

- *la winter series doit se dérouler uniquement sur des circuits ne faisant pas partie du championnat,*

- *Même si le Comité d'Organisation a donné son autorisation de participer à une winter series, **tout pilote a interdiction de rouler en essais privés avec une voiture utilisant un châssis F3 T-318, quel que soit le circuit.***

Aucune pénalité ne sera appliquée si toutes les conditions ci-dessus annoncées sont respectées.

Si les conditions ne sont pas réunies, une pénalité pourra être imposée par application de l'article 17.5 du présent règlement sportif.

d) Participation à un double-programme reconnu et autorisé par le Comité d'Organisation, sous réserve que les conditions suivantes soient réunies:

- *Les winter series telles que décrites à l'article 17.3.2.c) ne sont pas considérées comme un double-programme relevant du présent article 17.3.2.d).*

- *Les programmes concernés par le présent article 17.3.2.d font participer des voitures utilisant un châssis F3 T-318 ou des véhicules de type monoplace, LMDH, LMH, LMP2, LMP3, CN.*

- *Le Comité d'Organisation pourra qualifier de double programme uniquement celui qui donne la priorité à la participation en Formula Regional European Championship by Alpine, et qui comporte une participation à un minimum de 60 % des épreuves d'un autre championnat. Ce pourcentage est **indicatif** et reste à la libre appréciation du Comité d'Organisation qui garde son libre arbitre pour des cas exceptionnels.*

- *le pilote doit demander l'accord préalable au Comité d'Organisation sur son double-programme, au plus tard 8 jours avant la première séance d'essais collectifs de pré-saison de la Formula Regional European Championship by Alpine ou avant le premier roulage de son second programme si il se déroule avant le premier test collectif de pré-saison FRECA.*

- *Le Comité d'Organisation pourra considérer notamment le véhicule, le taux de participation du pilote à la série ou au championnat en question ainsi que son calendrier des épreuves et le temps de roulages privés et officiels. Cette liste n'est pas exhaustive. Le Comité d'Organisation ne pourra en aucun cas être tenu pour responsable des dommages occasionnés par son refus.*

En cas de refus de qualification de double programme, la participation du pilote à une ou plusieurs épreuves d'un autre championnat rentrera dans le cadre d'application de l'article 17.3.2.e.

A défaut de demande d'accord préalable adressée au Comité d'Organisation, la participation du pilote à une ou plusieurs épreuves d'un autre championnat rentrera automatiquement dans le cadre d'application de l'article 17.3.2.e, nonobstant toutes pénalités prévues à l'article 17.5 pour absence de demande d'autorisation préalable.

Any private testing scheduled under this double program must be submitted for prior authorization from the Organizing Committee at least 8 days before the test, indicating the date and the circuit concerned. In any case, the Organizing Committee will not be held responsible for any damage related to its refusal.

The Organizing Committee will not allow any private testing with a car using an F3 T-318 chassis, even as part of preparation for a double program authorized by the Organizing Committee.

If private tests are authorized by the Organizing Committee after study of the double-program, with a vehicle other than a car using an F3 T-318 chassis, these private tests must take place:

- on any circuit not part of the Championship calendar,
- or on a circuit part of the Championship calendar, providing the practices take place after the 2024 Championship event in question

No penalty will be applied in case of a double program if all the conditions announced above are respected.

If all the conditions are not met, a penalty may be imposed by application of article 17.5 of these sporting regulations.

e) Participation in one or more race events outside of the double program and winter series, provided that the following conditions are met:

- The private tests, practices / track runs concerned by this article 17.3.2.e) involve cars using an F3 T-318 chassis or single-seater type vehicles, LMDH, LMH, LMP2, LMP3, CN.

- All requests for participation in one or more race events of another championship which are not considered as a double program by the Organizing Committee must be submitted for prior authorization from the Organizing Committee at least 8 days before the race event concerned. This deadline may be extended by a sporting bulletin issued by the Organizing Committee, for exceptional reasons. Any failure to declare is subject to penalties as described in article 17.5.

- The Organizing Committee may consider in particular the vehicle, the driver's participation rate in the series or championship in question as well as its events calendar and private and official driving time. This list is not exhaustive. In any case, the Organizing Committee will not be held responsible for any damage related to its refusal.

- If private testing scheduled under the participation of an event is exceptionally authorized by the Organizing Committee these private tests must take place:

Toute séance de tests privés prévue dans le cadre de ce double-programme devra aussi être soumise à autorisation du Comité d'Organisation au moins 8 jours avant la séance en indiquant la date et le circuit concernés. Le Comité d'Organisation ne pourra en aucun cas être tenu pour responsable des dommages occasionnés par son refus.

Le Comité d'Organisation n'autorisera aucun essai privé avec une voiture utilisant un châssis F3 T-318, même dans le cadre de la préparation à un double programme autorisé par le Comité d'Organisation.

Si des essais privés sont autorisés par le Comité d'Organisation après analyse du double-programme, avec un véhicule autre qu'une voiture utilisant un châssis F3 T-318, ces essais privés doivent se dérouler :

- *sur n'importe quel circuit ne faisant pas partie du calendrier du Championnat,*
- *ou sur un circuit faisant partie du calendrier du Championnat, à la condition que les tests privés se déroulent après l'épreuve concernée du Championnat 2024.*

Aucune pénalité ne sera appliquée pour un double programme si toutes les conditions ci-dessus annoncées sont respectées.

Si les conditions ne sont pas réunies, une pénalité pourra être imposée par application de l'article 17.5 du présent règlement sportif.

e) Participation à une ou plusieurs épreuves hors double-programme et winter series, sous réserve que les conditions suivantes soient réunies:

- Les roulages concernés par le présent article 17.3.2.e) font participer des voitures utilisant un châssis F3 T-318 ou des véhicules de type monoplace, LMDH, LMH, LMP2, LMP3, CN

- Toutes les demandes de participation à une ou plusieurs épreuves d'un autre championnat qui ne sont pas considérées comme un double-programme par le Comité d'Organisation doivent être soumises à l'accord préalable du Comité d'Organisation, au plus tard 8 jours avant l'épreuve en question. Ce délai peut être augmenté par bulletin sportif du Comité d'Organisation, pour motif exceptionnel. Toute carence de déclaration reste soumise à pénalisation telle que décrite à l'article 17.5.

- Le Comité d'Organisation considèrera notamment le véhicule, le taux de participation du pilote à la série ou au championnat en question ainsi que son calendrier des épreuves et le temps de roulages privés et officiels. Cette liste n'est pas exhaustive. Le Comité d'Organisation ne pourra en aucun cas être tenu pour responsable des dommages occasionnés par son refus.

- Si des essais privés sont autorisés exceptionnellement par le Comité d'Organisation dans le cadre de la participation à une épreuve, ils doivent se dérouler :

- on any circuit not part of the Championship calendar,
- or on a circuit part of the Championship calendar, providing the practices take place after the 2024 Championship event in question

No private testing will be allowed with an F3 T-318 chassis.

Even if all the conditions announced above are respected, a penalty may be applied in accordance with article 17.5 of these sporting regulations and according to the indicative scale as described in appendix IV of these sporting regulations, in order to compensate notably the advantage obtained in driving time by the driver who has occasionally participated in one or more events.

f) Participation of wild card drivers with a view to their preparation for a maximum of 2 race events of the 2024 Championship, in accordance with article 6.2.1 of these Sporting Regulations.

Private tests prior to the first participation of the wild card are authorized by the Organizing Committee, but they must be declared to the Organizing Committee by the competing team. If these private tests take place on a circuit hosting an event of the 2024 Championship, they must take place after the relevant event of the 2024 Championship.

Competing teams must declare to the Organizing Committee any driving previously carried out by the wild card driver on the tracks of the remaining FRECA calendar events. Any failure to comply with this declaration will be subject to at least a financial penalty of 500 (five hundred) euros.

If the Wild Card driver has previously participated in a series or championship in which a race event took place on a Championship circuit before the relevant race event of the Formula Regional European Championship by Alpine and in which the Wild Card driver wishes to participate, no penalty will be applied if all the conditions announced above are respected.

g) Participation of drivers entered to replace drivers who have officially withdrawn from the Championship or who have changed team.

- In order for the Organizing Committee to determine whether there is reason to impose a compensation penalty, competing teams must declare to the Organizing Committee any driving previously carried out by the replacement driver on the circuits of the remaining race events to come and part of the FRECA calendar, by indicating the total duration of private and official driving sessions, as well as the dates. Any failure to comply with this declaration will be subject to at least a financial penalty of 500 (five hundred) euros.
- For a driver who has never participated in an event of the 2024 Championship, with a view to his preparation within the team, one day of private

- sur n'importe quel circuit ne faisant pas partie du calendrier du Championnat,
- ou sur un circuit faisant partie du calendrier du Championnat, à la condition que les tests se déroulent après l'épreuve concernée du Championnat 2024.

Aucun essai privé ne sera autorisé avec un châssis F3 T-318.

Même si toutes les conditions ci-dessus annoncées sont respectées, une pénalité pourra être appliquée conformément à l'article 17.5 du présent règlement sportif et en fonction du barème indicatif tel que décrit en annexe IV du présent règlement sportif, afin de compenser notamment l'avantage obtenu en temps de pilotage par le pilote ayant participé occasionnellement à une ou plusieurs épreuves.

f) Participation de pilotes wild cards en vue de leur préparation à un maximum de 2 épreuves du Championnat 2024, conformément à l'article 6.2.1 du présent Règlement Sportif.

Les tests privés préalables à la première participation du wild card sont autorisés par le Comité d'Organisation, mais ils doivent faire l'objet d'une déclaration auprès du Comité d'Organisation par l'équipe concurrente. Si ces essais privés se déroulent sur un circuit accueillant une épreuve du Championnat 2024, ils doivent se dérouler après l'épreuve concernée du Championnat 2024.

Les équipes concurrentes doivent déclarer au Comité d'Organisation tout roulage précédemment réalisé par le pilote wild card sur les pistes des épreuves du calendrier FRECA restant à venir. Tout manquement à cette déclaration fera l'objet d'une pénalité financière de 500 (cinq cents) euros.

Si le pilote Wild Card a précédemment participé à une série ou un championnat dont une épreuve a eu lieu sur un circuit du Championnat avant l'épreuve concernée de la Formula Regional European Championship by Alpine et à laquelle souhaite participer le pilote Wild card, aucune pénalité ne sera appliquée si toutes les conditions ci-dessus annoncées sont respectées.

g) Participation de pilotes engagés en remplacement de pilotes qui se sont officiellement retirés du Championnat ou qui changent d'équipe.

- Afin que le Comité d'Organisation puisse déterminer s'il y a lieu d'imposer une pénalité de compensation, les équipes concurrentes doivent déclarer au Comité d'Organisation tout roulage précédemment effectué par le pilote de remplacement sur les circuits des épreuves du calendrier FRECA restant à venir, en indiquant la totalité des durées de sessions de roulages privés et officiels, ainsi que les dates. Tout manquement à cette déclaration fera l'objet d'une pénalité financière de 500 (cinq cents) euros.
- Pour un pilote n'ayant jamais participé à une épreuve du Championnat 2024, en vue de sa préparation au sein de l'équipe, une journée de

tests is allowed by the Organizing Committee. It must take place before his first participation in a Championship event. If these private tests take place on a circuit hosting an event of the 2024 Championship, they must take place after the relevant event of the 2024 Championship.

- For replacement drivers entered in the Championship before the eighth event:

In accordance with article 17.5 of these sporting regulations and following the indicative scale as described in appendix IV of these sporting regulations, a compensation penalty may be applied each time the driver has previously participated in a race event on the circuit of the Championship before the relevant event of the Formula Regional European Championship by Alpine.

- For replacement drivers entered in the Championship from the eighth event inclusive:

No penalty will be imposed if the driver has previously participated in a series or championship in which a race event took place on a Championship circuit before the relevant Formula Regional European Championship by Alpine race event.

h) Participation in track runs / testing with a view to prepare the 2025 Formula 3 season

During the period between the sixth race event inclusive and the last race event of the 2024 Championship, every driver registered for the 2024 Championship must respect the regulations on limitation of testing, practices / track running and is allowed to drive a single seater car of a level equivalent to that of a Formula 3 **on a Championship racetrack**, providing that the private tests take place after the 2024 Championship event in question, and that the Organizing Committee gives its prior agreement.

Any private testing scheduled under this article must be submitted for prior authorization from the Organizing Committee at least 8 days before the test, indicating the date and the circuit concerned. This period may be increased by sports bulletin from the Organizing Committee, for exceptional reasons. In any case, the Organizing Committee will not be held responsible for any damage related to its refusal.

17.4 MANDATORY AUTHORIZATION REQUEST

With the exception of collective tests days organised by the Organising Committee, any private test or any track run / practice of a team/competitor or a driver, including any participation in a race event of another championship, organised between 22 December 2023 inclusive and 31 December 2024 inclusive, must be submitted for prior approval request to the Organising Committee, respecting the deadlines provided for in this article 17, the date, the model of car, the circuit and the name of the driver(s) in question. In any case, the

tests privés est autorisée par le Comité d'Organisation. Elle devra se dérouler avant sa première participation à une épreuve du Championnat. Si ces essais privés se déroulent sur un circuit accueillant une épreuve du Championnat 2024, ils doivent se dérouler après l'épreuve concernée du Championnat 2024.

- *Pour les pilotes de remplacement engagés dans le Championnat avant la huitième épreuve :*

Conformément à l'article 17.5 du présent règlement sportif et en fonction du barème indicatif tel que décrit en annexe IV du présent règlement sportif, une pénalité de compensation pourra être appliquée à chaque fois que le pilote a précédemment participé à une épreuve sur le circuit du Championnat avant l'épreuve concernée de la Formula Regional European Championship by Alpine.

- *Pour les pilotes de remplacement engagés dans le Championnat à partir de la huitième épreuve incluse :*

Aucune pénalité ne sera appliquée si le pilote a précédemment participé à une série ou un championnat dont une épreuve a eu lieu sur un circuit du Championnat avant l'épreuve concernée de la Formula Regional European Championship by Alpine.

h) Participation à des roulages de préparation à la saison 2025 de Formule 3

Pendant la période comprise entre la sixième épreuve du championnat et la dernière épreuve du Championnat 2024, tout pilote inscrit au Championnat 2024 doit respecter la réglementation de limitation des roulages et a le droit de rouler avec une monoplace d'un niveau équivalent à celui d'une Formule 3 **sur un circuit faisant partie du calendrier du Championnat**, à la condition que les tests privés se déroulent après l'épreuve concernée du Championnat 2024, et que le Comité d'Organisation donne son accord préalable.

Toute séance de tests privés prévue dans le cadre de cet article devra être soumise à autorisation du Comité d'Organisation au moins 8 jours avant la séance en indiquant la date et le circuit concernés. Ce délai peut être augmenté par bulletin sportif du Comité d'Organisation, pour motif exceptionnel. Le Comité d'Organisation ne pourra en aucun cas être tenu pour responsable des dommages occasionnés par son refus.

17.4. DEMANDE D'AUTORISATION OBLIGATOIRE

À l'exception des journées de tests collectifs organisées par le Comité d'Organisation, tout essai privé ou tout roulage d'un team/concurrent ou d'un pilote, y compris la participation à une épreuve d'un autre championnat, organisé entre le 22 décembre 2023 inclus et le 31 décembre 2024 inclus doit être soumis à une demande d'autorisation préalable au Comité d'Organisation, en respectant les délais prévus par le présent article 17, en indiquant la date, le modèle de voiture, le circuit et le nom du (des)

Organizing Committee will not be held responsible for any damage related to its refusal.

If the Organizing Committee decides to give its consent and to appoint an observer to check the conditions of application for its authorization, the costs relating to this observer will be borne by the driver.

17.5. PENALTY FOR FAILURE TO RESPECT ARTICLE 17

The penalty incurred by a team/competitor and/or a driver in the case of breach of the rules of restriction concerning track activities runs, private tests, practices and participation in race events other than those of the FRECA, may go up to immediate disqualification of the Team/competitor and/or Driver from the 2024 Championship, or even the following year.

An indicative scale of penalties that may be imposed for non-compliance with Article 17 is described in Appendix IV of these sporting regulations, in order to compensate for the advantage obtained in driving time by the driver concerned. For the avoidance of doubt, the Organizing Committee and the Stewards retain their discretionary power of decision and penalization after study of individual situations.

The Organising Committee is appointed and authorised to record any failure to respect the regulations, and may ask the Stewards to impose penalties on the competitor and/or the driver at the events following any ascertainment of breach concerning one or more points of Article 17. The Organising Committee may also impose penalties to restrain practice time during any season collective tests.

18. – SIGNING ON

18.1. During the Signing On that will take place before the start of the official practices of an Event in accordance with its timetable, each competitor and driver must present all documents and licences required. No Competitor or driver may participate in a qualifying session or a race without having first fulfilled all requirements of the Sporting Checks.

18.2. In each event of the Championship, the Competitors and drivers must present the following documents to the officials in charge of the signing on:

- a) Competitor's licence and driver's licence.
- b) Authorisation of the ASN in accordance with Art 3.9.4 of the F.I.A. International Sporting Code.
- c) Medical certificate of aptitude if this is not shown directly on the driver's licence.

The Competitor and/or the Driver must communicate any change during the season to the Officials.

pilote(s) concerné(s). Le Comité d'Organisation ne pourra en aucun cas être tenu pour responsable des dommages occasionnés par son refus.

Si le Comité d'Organisation décide de donner son accord et de mandater un observateur pour contrôler les conditions d'application de son autorisation, les frais relatifs à cet observateur seront à la charge financière du pilote.

17.5. PENALISATION DU NON-RESPECT DE L'ART. 17

La pénalité encourue par une équipe/concurrent et/ou un pilote en cas d'infraction aux règles de restriction concernant les roulages, les essais privés et les participations à d'autres épreuves que celles du FRECA, pourra aller jusqu'à la disqualification immédiate de l'Equipe et/ou du Pilote du Championnat 2024, voire de l'année suivante.

Un barème indicatif des pénalités pouvant être imposées pour le non-respect de l'article 17 est décrit en annexe IV du présent règlement sportif, afin de compenser l'avantage obtenu en temps de roulage par le pilote concerné. Afin de dissiper tout doute, le Comité d'Organisation et les Commissaires Sportifs gardent leur pouvoir discrétionnaire de décision et de pénalisation après analyse des situations individuelles.

Le Comité d'Organisation est désigné et autorisé à constater tout non-respect du règlement et pourra solliciter les Commissaires Sportifs pour l'application de pénalités au concurrent et/ou au pilote lors des épreuves suivant toute constatation d'infraction concernant un ou plusieurs points de l'article 17. Le Comité d'Organisation pourra aussi appliquer des pénalités sur les temps de roulages lors de toute séance de tests collectifs au cours de la saison.

18. – VERIFICATIONS SPORTIVES

18.1. *Au cours des Vérifications Sportives qui auront lieu avant le début des essais officiels d'une Epreuve conformément à l'horaire de celle-ci, chaque concurrent et pilote doit présenter tous les documents et licences requis. Aucun Concurrent ou pilote ne pourra participer à une séance d'essais qualificatifs ni à une course sans avoir préalablement satisfait à toutes les exigences des Vérifications Sportives.*

18.2. *Lors de chaque épreuve du Championnat, les Concurrents et pilotes devront présenter aux officiels mandatés pour les Vérifications Sportives les documents suivants :*

- a) *Licence de Concurrent et licence de pilote.*
- b) *Autorisation de l'ASN en accord avec l'Art. 3.9.4 du Code Sportif International F.I.A.*
- c) *Certificat médical d'aptitude si celui-ci ne figure pas directement sur la licence de pilote.*

Si un changement intervient au cours de la saison, il appartient au Concurrent et/ou au pilote d'en avvertir les Officiels.

The driver is responsible for informing the Chief Medical Officer of any health problems (unless entirely benign) before the first collective test or practice session on the track.

- 18.3.** Any competitor or driver not attending the Signing On will not be permitted to take part in the Event.

Any request for late Signing On must be sent to the Stewards, who will accept or refuse the request, depending on the validity of the reason set for the delay.

Unless duly authorized by the Stewards, any late attendance in relation to the timetable planned for the Signing On will be sanctioned by a financial penalty of three hundred (300) euros, which must be paid by the offender.

Art. 19. – SCRUTINEERING

- 19.1.** Presentation of a car for the technical checks will be deemed as an implicit statement of conformity.

The Preliminary Technical Checks of the car will be undertaken in the technical area or on the site allocated to the team/competitor in the paddock.

Only the official measuring tools of length, mass, pressure or capacity used by the technical scrutineers will be retained as valid for the measured values. No contest on these values will be possible.

All these instruments will be available to competitors for the calibration of their own measuring instruments, until the beginning of the pre-grid of the first qualifying session.

- 19.2.** No car may take part in the Event until has been checked and approved by the Scrutineers and without the agreement of the Stewards, who shall oversee that all requirements relative to the Preliminary Technical Checks have been satisfied.

- 19.3.** A competitor or driver no presenting the car for preliminary Technical Checks will not be permitted to take part in the Event.

Any request for late preliminary Technical Checks must be sent to the Stewards, who will accept or refuse the request, depending on the validity of the reason invoked for the delay.

Unless duly authorized by the Stewards, any late attendance in relation to the timetable planned for the preliminary Technical Checks will be sanctioned by a financial penalty of three hundreds (300) euros, which must be paid by the offender.

- 19.4.** The Scrutineers may conduct the following checks and operations:

Le pilote a la responsabilité d'informer le Médecin-Chef de tout problème de santé (sauf absolument mineur) avant le premier test collectif ou essai officiel sur la piste.

- 18.3.** *Un concurrent ou pilote qui ne se serait pas présenté aux Vérifications Sportives ne sera pas autorisé à prendre part à l'Epreuve.*

Toute demande pour un passage tardif aux Vérifications Sportives devra être adressée aux Commissaires Sportifs, qui accorderont ou non l'autorisation selon la validité du motif invoqué pour le retard.

A défaut d'accord des Commissaires Sportifs, tout retard de présentation par rapport à l'horaire prévu pour les Vérifications Sportives, sera sanctionné par une pénalité financière de trois cents (300) Euros qui devra être acquittée par l'auteur de l'infraction.

Art. 19. – VERIFICATIONS ET CONTRÔLES TECHNIQUES

- 19.1.** *La présentation d'une voiture aux vérifications techniques préliminaires sera considérée comme une déclaration implicite de conformité.*

Les Vérifications Techniques Préliminaires de la voiture seront effectuées dans la structure technique ou à l'emplacement alloué à l'Equipe dans le paddock.

Seuls les instruments de mesure de dimension, de poids, de pression ou de capacité, utilisés par les commissaires techniques feront foi sur les valeurs mesurées. Aucune contestation ne pourra être prononcée.

Tous ces instruments seront à disposition des concurrents pour l'étalonnage de leurs propres instruments de mesure, et ce jusqu'au début de la prégrille de la première séance d'essais qualificatifs.

- 19.2.** *Aucune voiture ne sera autorisée à participer à une Épreuve avant d'avoir été vérifiée et approuvée par les Commissaires Techniques et sans l'accord des Commissaires Sportifs, qui veilleront à ce que toutes les exigences relatives aux Vérifications Techniques Préliminaires aient été satisfaites.*

- 19.3.** *Un concurrent ou pilote qui n'aura pas présenté son véhicule aux Vérifications Techniques préliminaires ne sera pas autorisé à prendre part à l'Epreuve.*

Toute demande pour un passage tardif aux Vérifications Techniques préliminaires devra être adressée aux Commissaires Sportifs, qui accorderont ou non l'autorisation selon la validité du motif invoqué pour le retard.

A défaut d'accord des Commissaires Sportifs, tout retard de présentation par rapport à l'horaire prévu pour les Vérifications préliminaires, sera sanctionné par une pénalité financière de trois cents (300) Euros qui devra être acquittée par l'auteur de l'infraction.

- 19.4.** *Les Commissaires Techniques pourront effectuer les opérations et contrôles suivants :*

- a) check the eligibility of a car or a Competitor at any time during an Event;
- b) require a car to be dismantled by the Competitor to make sure that the conditions for eligibility or conformity are fully respected;
- c) require a Competitor to supply parts or samples as they may deem necessary;
- d) refuse a car for safety reasons;
- e) require a Competitor to pay the reasonable costs resulting from exercising the rights mentioned in this Article.
- f) check the conditions for activating the Push-to-Pass system at any time during an Event;

19.5. Any car which, after having been approved by the Scrutineers, is repaired, dismantled or modified such that this may affect its safety or undermine its conformity, or which has been involved in an accident with similar consequences, must be re-presented to the Scrutineers for approval.

19.6. The Race Director and/or his Deputy may require that any car involved in an accident be stopped and checked.

19.7. After each qualifying session and after each of the races of an Event, the cars designated by the Scrutineers will be checked on all points of conformity that the Scrutineers may deem desirable. At any time, and at their sole discretion, the Scrutineers may increase the number of cars designated to be submitted for conformity checks.

19.8. The technical checks and scrutineering will be carried out by duly appointed Officials who are alone authorised to give instructions to the Competitors.

Technical checks after a qualifying session or after a race will be undertaken in the presence of the competitor or his representative. In the case of absence of the Competitor or his representative during a duly announced technical check, no protest concerning this check will be admissible. Furthermore, if the Stewards or the Technical Delegates so deem it necessary, the collaboration of mechanics designated by the Competitor or his representative may be required for dismantling operations.

19.9. Following the instructions of the Stewards, the Scrutineers may remove and keep one or more parts of the car to verify their conformity.

They may also identify any component of the single-seat car. In this case, the Competitor or his representative may only replace the component after permission of the Scrutineers.

- a) vérifier la conformité d'une voiture ou d'un Concurrent à tout moment d'une Epreuve;
- b) exiger qu'une voiture soit démontée par le Concurrent pour s'assurer que les conditions d'admission ou de conformité sont pleinement respectées ;
- c) demander à un Concurrent de fournir tel échantillon ou telle pièce qu'ils pourraient juger nécessaire ;
- d) refuser une voiture pour raison de sécurité ;
- e) demander à un Concurrent de payer les frais raisonnables résultant de l'exercice des droits mentionnés dans cet Article.
- f) vérifier les conditions d'activation du Push-to-Pass à tout moment d'une Epreuve,

19.5. Toute voiture qui, après avoir été approuvée par les Commissaires Techniques, serait réparée, démontée ou modifiée de telle manière que cela puisse affecter sa sécurité ou mettre en question sa conformité ou qui aurait été impliquée dans un accident avec des conséquences similaires, doit être présentée de nouveau aux Commissaires Techniques pour approbation.

19.6. Le Directeur d'Epreuve et/ou son Adjoint peut demander que toute voiture impliquée dans un accident soit arrêtée et contrôlée.

19.7. Après chaque séance d'essais qualificatifs et après chacune des courses d'une Epreuve, les voitures désignées par les Commissaires Techniques seront contrôlées sur tous les points de conformité que les Commissaires Techniques peuvent juger souhaitables. À tout moment et à leur seule discrétion, les Commissaires Techniques pourront augmenter le nombre de voitures désignées pour qu'elles soient soumises à des contrôles de conformité.

19.8. Les contrôles et vérifications techniques seront effectués par des Officiels dûment désignés et qui sont seuls autorisés à donner des instructions aux Concurrents.

Les vérifications techniques après une séance qualificative ou après une course seront effectuées en présence du Concurrent ou de son représentant. En cas d'absence du Concurrent ou de son représentant lors d'une vérification technique dûment annoncée, aucune réclamation concernant cette vérification ne sera recevable. Par ailleurs, si les Commissaires Sportifs ou les Commissaires Techniques l'estiment nécessaire, la collaboration de mécaniciens désignés par le Concurrent ou par son représentant pourra être requise pour les opérations de démontage.

19.9. Suivant les instructions des Commissaires Sportifs, les Commissaires Techniques pourront prélever et conserver une ou plusieurs pièces de la voiture pour en vérifier la conformité.

Ils pourront également identifier tout élément de la monoplace. Dans ce cas, le Concurrent ou son représentant ne pourra remplacer l'élément qu'après autorisation des Commissaires Techniques.

The part(s) taken will be duly identified and packed in the presence of the Competitor or his representative, which shall receive a copy of the certificate of sealing, and a description of the identifications affixed.

The Competitor, or his duly designated representative, may affix a mark on the parts taken.

No dispute may be raised over the origin of the parts taken.

Parts taken and declared non-compliant will be kept by the Organising Committee and will not be replaced.

Parts taken and declared compliant can be replaced with identical new parts by the Organising Committee.

In the case of absence of the Competitor or his representative during this procedure and these operations, no protest concerning the check of these part(s) will be admissible.

19.10. The Organising Committee will publish the findings of the Scrutineers upon each check of the cars during or after the Event. These results will not include any specific figure, except when a car is found to be in breach of the Technical Regulations of the Formula Regional European Championship by Alpine or in the case of specific analysis.

19.11. Competitors undertake not to demand any financial compensation for these checks and dismantling, even when the conformity of a car is recognised.

19.12. Any ballast added to a car must be declared during the Preliminary Technical Checks. When a car is submitted for weighing during an event, no ballast that has not been declared in advance will be taken into account.

19.13. The data recorded by the ECU may be read and checked at any time in an Event on the decision of the Race Director, and/or the Stewards and/or the Scrutineers. In this way, competitors are responsible for keeping a copy of all data of an event, without being able to modify, delete or alter them until the posting of the final classification of the last event race.

19.14. Technical Regulations

EVERYTHING THAT IS NOT EXPLICITLY AND EXPRESSLY AUTHORISED BY THE TECHNICAL REGULATIONS IS PROHIBITED, save where the matter in question has been the subject of a technical bulletin published by the Organising Committee. This bulletin will then become an integral part of the Technical Regulations.

The fact of presenting a car for the Preliminary Technical Checks will be considered as an implicit declaration of conformity by the Competitor.

La ou les pièce(s) prélevée(s) sera (seront) dûment identifiée(s) et conditionnée(s) en présence du Concurrent ou de son représentant, qui recevra une copie du certificat de pose des scellés, ainsi qu'une description des identifications apposées.

Le Concurrent, ou son représentant désigné, peut apposer une marque sur les pièces prélevées.

Aucune contestation ne peut être formulée quant à l'origine des pièces prélevées.

Les pièces prélevées, déclarées non-conformes, seront conservées par le Comité d'Organisation et ne seront pas remplacées.

Les pièces prélevées, déclarées conformes, pourront être remplacées par des pièces neuves identiques par le Comité d'Organisation.

En cas d'absence du Concurrent ou de son représentant durant cette procédure et ces opérations, aucune réclamation concernant la vérification de cette ou de ces pièce(s) ne sera recevable.

19.10. *Le Comité d'Organisation publiera les conclusions des Commissaires Techniques à chaque vérification des voitures pendant l'Epreuve ou ultérieurement. Ces résultats ne comprendront pas de données chiffrées particulières, sauf lorsqu'une voiture sera jugée non conforme au Règlement Technique de la Formula Regional European Championship by Alpine ou en cas d'analyse spécifique.*

19.11. *Les Concurrents s'engagent à n'exiger aucune compensation financière pour ces contrôles et démontages, même lorsque la conformité d'une voiture est reconnue.*

19.12. *Tout lest ajouté à une voiture doit être déclaré au cours des Vérifications Techniques Préliminaires. Quand une voiture est soumise à un pesage au cours d'une épreuve, il n'est tenu compte d'aucun lest qui n'aura pas été déclaré préalablement.*

19.13. *Les données enregistrées par le boîtier ECU pourront être relevées et contrôlées à n'importe quel moment d'une Epreuve sur décision du Directeur d'épreuve, et/ou des Commissaires Sportifs et/ou des Commissaires Techniques. À ce titre, les concurrents sont responsables de conserver une copie de toutes les données d'une épreuve sans pouvoir les modifier, effacer ou altérer jusqu'à la publication du classement final de la dernière course de l'épreuve.*

19.14. Réglementation technique

TOUT CE QUI N'EST PAS EXPLICITEMENT ET EXPRESSEMENT AUTORISÉ PAR LE RÈGLEMENT TECHNIQUE EST INTERDIT, sauf lorsque le sujet considéré aura fait l'objet d'un bulletin technique publié par le Comité d'Organisation. Ce bulletin deviendra dès lors partie intégrante du Règlement Technique.

Le fait de présenter une voiture aux Vérifications Techniques Préliminaires sera considéré comme une déclaration implicite de conformité de la part du Concurrent.

If a single-seat car is declared non-compliant with the Technical Regulations, absence of performance gain will never be considered as a valid element of defence.

Any breach of the Technical Regulations committed during a qualifying session will entail the cancellation of all times for the laps completed by the non-compliant car, unless specified differently in the Technical Regulations. Any breach of the Technical Regulations committed during a race will entail the disqualification of the car in question, unless specified differently in the Technical Regulations.

Any breach of the Technical Regulations aiming to improve the performance of the car, or a repeat offence by the same competitor concerning any technical breach during the season, may additionally entail a penalty up to immediate exclusion of the competitor from the 2024 Championship.

Art. 20.- TYRES

20.1. Definitions:

- **New tyre:** tyre having never been used, supplied at the Pirelli assistance point on the circuit in question and identified by specific marking.

- **Registered tyre:** tyre having been registered for a previous event, tests or official free practice sessions of the current season, whether or not used.

- **Spare tyre:** replacement tyre for a damaged tyre on the vehicle.

- **Set of tyres:** a set of tyres compulsorily comprises two (2) front tyres and two (2) rear tyres.

20.2. The use of tyres and their presence in the boxes or in the pit lane at any time in an event of the Championship or during collective tests sessions is governed by the provisions of these Sporting Regulations and the Technical Regulations.

20.3. Before each event, new tyres will be distributed to the Competitors by random draw undertaken on the circuit at the Pirelli assistance point.

20.4. Any modification or any treatment aiming to modify or maintain the original tyre performances is prohibited. This applies both to wet tyres and to slick tyres.

The Organising Committee reserves the right to collect samples of rubber, at any time in an event or collective tests, for an analysis in a specialised laboratory in order to check the characteristics of the tyres and their conformity with the original specifications.

Si une monoplace est déclarée non conforme au Règlement Technique, l'absence de gain de performance ne sera jamais considérée comme un élément valable de défense.

Toute infraction au Règlement Technique commise pendant une séance de qualification entraînera l'annulation de tous les temps au tour réalisés par la voiture non conforme sauf si prévu différemment par le Règlement Technique. Toute infraction au Règlement Technique commise pendant une course entraînera la disqualification de la voiture concernée sauf si prévu différemment par le Règlement Technique.

Toute infraction au règlement technique visant à augmenter la performance de la voiture, ou la récurrence d'un même concurrent concernant toute infraction technique au cours de la saison, pourra entraîner, en plus, une pénalité allant jusqu'à l'exclusion immédiate du concurrent du Championnat 2024.

Art. 20.- PNEUMATIQUES

20.1. Définitions :

- **Pneumatique neuf :** pneumatique n'ayant jamais été utilisé, approvisionné au point d'assistance Pirelli sur le circuit concerné et identifié par un marquage spécifique.

- **Pneumatique enregistré :** pneumatique ayant été enregistré pour une épreuve antérieure, des tests ou des essais libres officiels de la saison en cours, qu'il ait été utilisé ou non.

- **Pneumatique de secours :** pneumatique de remplacement d'un pneumatique détérioré sur le véhicule.

- **Set de pneumatiques :** Un set de pneumatiques est composé obligatoirement de deux (2) pneumatiques avant et deux (2) pneumatiques arrière.

20.2. L'utilisation des pneumatiques et leur présence dans les stands ou en pit lane à n'importe quel moment d'une épreuve du Championnat ou lors des séances de tests collectifs est régie par les dispositions du présent Règlement Sportif et du Règlement Technique.

20.3. Avant chaque épreuve, les pneumatiques neufs seront distribués aux Concurrents par tirage au sort effectué sur le circuit au point d'assistance Pirelli.

20.4. Toute modification ou tout traitement visant à modifier ou maintenir les performances originelles des pneumatiques sont interdits. Cela s'applique à la fois aux pneumatiques pluie et aux pneumatiques slicks.

Le Comité d'Organisation se réserve le droit de prélever, à tout moment d'une épreuve ou des tests collectifs, des échantillons de gomme pour une analyse en laboratoire spécialisé afin de contrôler les caractéristiques des pneumatiques et sa conformité par rapport à leurs spécifications d'origine.

Any breach of these rules may entail up to permanent exclusion from the Championship for the team and/or competitor using them.

20.5. The use of tyres warmers or any other means to modify or conserve the temperature of the tyres is strictly prohibited.

20.6. Throughout the duration of the Event, the Scrutineers will verify that all cars are using the authorised tyres.

Any breach noted will be immediately reported to the Stewards, and to the relevant Competitor. The sanction incurred may go up to disqualification from the Event, at the sole discretion of the Stewards.

20.7. Limitation of use of slick tyres

These limitation rules will be effective for all collective tests sessions, before and during the events, and for the official free practice sessions, qualifying sessions and for the races.

The limitation will be in the form of a determined quantity of identified tyres which may be new (according to Article 12.4 of the Technical Regulations) or registered in a previous practice.

20.7.1.- Quotas of slick tyres per car

Abbréviation / Abbreviation	English	Français
CT	Collective Tests	Tests collectifs
PS	Pre-Season	Pré-saison
PE	Pre-Event	Pré-événement
R	Round	Epreuve

Toute infraction à ces règles pourra entraîner jusqu'à l'exclusion définitive du Championnat pour l'équipe et/ou le concurrent qui en ferait usage.

20.5. *L'usage de couvertures chauffantes ou de tout autre moyen pour modifier ou pour conserver la température des pneumatiques est strictement interdit.*

20.6. *Pendant toute la durée de l'Epreuve, les Commissaires Techniques vérifieront que toutes les voitures utilisent les pneumatiques autorisés.*

Toute infraction constatée sera immédiatement rapportée aux Commissaires Sportifs, ainsi qu'au Concurrent concerné. La sanction encourue pourra aller jusqu'à la disqualification de l'Epreuve, à la seule discrétion des Commissaires Sportifs.

20.7. Limitation d'utilisation des pneumatiques slicks

Ces règles de limitation seront effectives pour toutes les séances de tests collectifs hors et pendant les épreuves, ainsi que pour les essais libres officiels, les essais qualificatifs et pour les courses.

La limitation s'effectuera par une quantité déterminée de pneumatiques répertoriés qui pourront être neufs (selon Article 12.4 du Règlement Technique) ou enregistrés lors d'un roulage précédent.

20.7.1. Quotas de pneumatiques slicks par voiture

		Number of Slick tyres Sets <i>Nombre de sets de pneumatiques slicks</i>			
		Collective Tests <i>Tests collectifs</i>		Qualifying and Races <i>Essais qualificatifs et courses</i>	
		Enregistrés <i>Registered</i>	Neufs <i>New</i>	Enregistrés <i>Registered</i>	Neufs <i>New</i>
Événement <i>Event</i>	Circuit				
PS CT 1	Barcelona	2*	4		
PS CT 2	Paul Ricard	3	3		
PS CT 3	Hockenheim	3	3		
Round 1	Hockenheim	2**	1	0	2
Round 2 + PECT 1	Spa-Francorchamps	3	2	0	2
Round 3 + PECT 2	Zandvoort	3	2	0	2
Round 4 + PECT 3	Hungaroring	3	2	0	2
Round 5 + PECT 4	Mugello	3	2	0	2
Round 6	Paul Ricard	2	1	0	2
Round 7 + PECT 4	Imola	2	1	0	2
Round 8 + PECT 5	Red Bull Ring	3	2	0	2
Round 9	Barcelona	2	1	0	2
Round 10 + PECT 6	Monza	3	2	0	2

* registered for the PSCT 1 means from your own stock, can be new or used

** to be chosen from new tyres from CTPS1 / CTPS2 / CTPS3

20.7.2. Use of spare tyres:

The use of a spare tyre will only be authorised after deterioration of a tyre that may affect safety, duly noted by a Scrutineer.

Under this condition, the competitor will have the option of using one spare front tyre and one spare rear tyre during the races as indicated in Article 20.7.4 concerning the number of tyres supplied. These tyres must form part of the quota of authorised tyres registered for the current Event.

20.7.3. Marking and checking procedure

Each tyre is registered by a barcode applied by Pirelli and identified with specific marking.

Each Competitor or his representative:

- must complete a form provided by the Scrutineer, listing the registration barcodes of the tyres it will use for the different collective tests sessions.
- will receive a form listing the registered barcodes of the tyres it will use for the official free tests, the qualifying sessions and the races.
- will be responsible for the match between the registration barcodes recorded on the form and those affixed to the tyres of its car.
- must present, under its responsibility, a car fitted with tyres, with barcodes, capable of taking part in the qualifying sessions and the races in complete safety. Otherwise it may be prohibited from using the track.

A tyre bearing a barcode not presented on the individual form is a technical non-conformity.

Any breach concerning the timetables scheduled for registering the slick and wet tyres or for depositing them in *Parc Fermé* before the first qualifying session will have the consequence of a financial penalty of five hundred (500) euros to be paid by the offender.

20.7.4. Depositing of the slick tyres in *Parc Fermé*

After the fitting on the wheel rim, all tyres listed for the qualifying sessions and for the races must be placed in Tyres *Parc Fermé* within 15 minutes of fitting of the last tyre. The time will be mentioned on the form. Any unjustified delay will be reported to the Stewards.

20.7.2. Utilisation de pneumatiques de secours :

L'utilisation d'un pneumatique de secours ne sera autorisée qu'après détérioration d'un pneumatique pouvant affecter la sécurité, dûment constatée par un Commissaire Technique.

Sous cette condition, le concurrent aura la possibilité d'utiliser un pneumatique avant et un pneumatique arrière de secours lors des courses comme indiqué à l'article 20.7.4 concernant le nombre de pneumatiques mis à disposition. Ces pneumatiques font obligatoirement partie du quota des pneumatiques autorisés et enregistrés pour l'Epreuve en cours.

20.7.3. Procédure de marquage et de contrôle

Chaque pneumatique est immatriculé par un code barres apposé par Pirelli et repéré par un marquage spécifique.

Chaque Concurrent ou son représentant :

- devra remplir une fiche fournie par le Commissaire Technique, en listant les codes barres d'immatriculation des pneumatiques qu'il utilisera pour les différentes séances de tests collectifs.*
- recevra une fiche listant les codes barres d'immatriculation des pneumatiques qu'il utilisera pour les essais libres officiels, les essais qualificatifs et les courses.*
- sera responsable de la concordance entre les codes barres d'immatriculation inscrits sur la fiche et ceux apposés sur les pneumatiques de sa voiture.*
- devra présenter, sous sa responsabilité, une voiture équipée de pneumatiques, avec codes barres, capables de prendre part aux essais qualificatifs et aux courses en toute sécurité. Dans le cas contraire, il pourra se voir interdire de prendre la piste.*

Un pneumatique portant un code barres ne figurant pas sur la fiche individuelle est une non-conformité technique.

Toute infraction concernant les horaires programmés pour l'enregistrement des pneumatiques pluie et slicks ou pour la mise en parc fermé avant la première séance d'essais qualificatifs aura pour conséquence une pénalité financière de cinq cents (500) euros à payer par le contrevenant.

20.7.4. Mise en Parc Fermé des pneumatiques slicks

À l'issue du montage sur jante, tous les pneumatiques répertoriés pour les essais qualificatifs et pour les courses devront obligatoirement être placés en Parc Fermé Pneumatiques dans les 15 minutes après le montage du dernier pneu. L'heure sera mentionnée sur la fiche. Tout retard non justifié fera l'objet d'un rapport aux Commissaires Sportifs.

The quantity of tyres listed will be supplied by a representative designated by the Organising Committee within 40 minutes before pre-grid of the first day track driving.

Competitors can only take the slick and wet tyres registered for the event to the Pit Lane. They must have the registration barcodes visible for the checks.

After the last driving in each day, except after the second race, all tyres returned by the Tyres Parc Fermé must be placed in it within 20 minutes of the end of the official Parc Fermé conditions for cars.

The wheels fitted on the car must be removed at the end of the Parc Fermé conditions, and must be brought directly to the Tyres Parc Fermé.

Any breach concerning the Parc Fermé regulations for tyres will be reported to the Stewards.

Furthermore, failure to respect the Parc Fermé timetable for tyres at the end of a qualifying session in the event it will be the last driving session of the day, will entail pure and simple cancellation of the qualifying times obtained during the qualifying session preceding the offence.

20.8. Limitation of use of wet tyres

These limitation rules will be effective for the qualifying sessions and for the races for the whole of the competitors. The limitation will be operated by a determined quantity of wet tyres listed, which may be new or used.

The wet tyres must be identified by specific marking in each collective test, qualifying session or race.

The competitor is responsible for the mounting direction of the wet tires.

The rotating direction of wet tires must be respected according to the appendix III of the present sporting regulation. The non-respect of the wet tires rotating direction is considered as a technical non-conformity.

20.8.1 Quotas of wet tyres per car

A- Collective tests

No limitation will be applied, unless communicated in advance through a Sporting Information Bulletin.

B- Collective tests or official free sessions organised in the week preceding the event:

No limitation will be applied, unless communicated in advance through a Sporting Information Bulletin.

C- Event with 2 races

La mise à disposition de la totalité de pneumatiques répertoriés se fera par un représentant désigné par le Comité d'Organisation, dans les 40 minutes avant la mise en pré-grille du premier roulage officiel de la journée.

Les concurrents ne pourront amener sur la Pit Lane que les pneumatiques slicks et pluie enregistrés pour l'épreuve, ils devront avoir les codes barres d'immatriculation apparents pour les contrôles.

Après le dernier roulage de chaque journée, sauf après la deuxième course, tous les pneumatiques issus du Parc Fermé Pneumatiques devront y être obligatoirement replacés dans les 20 minutes suivant la fin du régime de Parc Fermé des véhicules.

Les roues équipant les véhicules doivent être démontées dès la fin du régime de Parc Fermé, puis amenées directement vers le Parc Fermé des pneumatiques.

Toute infraction concernant le règlement du Parc Fermé des pneumatiques fera l'objet d'un rapport aux Commissaires Sportifs.

En outre, le non-respect de l'horaire du Parc Fermé des pneumatiques à l'issue d'une séance d'essais qualificatifs dans le cas où celle-ci serait la dernière séance de la journée entraînera l'annulation pure et simple des temps de qualification obtenus au cours de la séance d'essais qualificatifs précédant l'infraction.

20.8. Limitation d'utilisation des pneumatiques pluie

Ces règles de limitation seront effectives pour les essais qualificatifs et pour les courses pour l'intégralité des concurrents. La limitation s'effectuera par une quantité déterminée de pneumatiques pluie répertoriés qui pourront être neufs ou usagés.

Les pneumatiques pluie devront être identifiés par un marquage spécifique lors de tout test collectif, essai qualificatif ou course.

Le concurrent est responsable du sens de montage de ses pneumatiques pluie.

Il est obligatoire de respecter le sens de rotation des pneumatiques pluie conformément à l'Annexe III du présent règlement sportif. Ce non-respect du sens de rotation des pneumatiques pluie est considéré comme une non-conformité technique.

20.8.1 Quotas de pneumatiques pluie par voiture

A- Tests collectifs

Aucune limitation ne sera appliquée sauf si elle fait l'objet d'une communication préalable par une Note d'Information sportive.

B- Tests collectifs ou essais libres officiels organisés la semaine précédant l'épreuve :

Aucune limitation ne sera appliquée sauf si elle fait l'objet d'une communication préalable par une Note d'Information sportive.

C- Épreuve avec 2 courses

- 2 sets of tyres maximum (new and/or used).

20.8.2 Procedure for marking and checking

Each competitor will systematically present a tyre registration form (supplied by the Scrutineer) for each car, indicating the barcodes of their selected wet tyres.

The registration forms will be submitted to the Scrutineers at the time scheduled for wet tyres registration. The forms must indicate whether the team/competitor wishes to buy wet tyres in the event.

Only the wet tyres authorised to be used in the event will be available in the garage and/or working area allocated to the team/competitor. No other wet tyre may be found there.

All tyres must have the registration barcodes visible for the checks. A tyre bearing a barcode not presented on the individual form is a technical non-conformity.

The wet tyres must be identified by specific marking in any collective test, qualifying session or race.

20.8.3 Rules for use of wet tyres

A. Collective tests

During the collective tests, the use of wet tyres on a dry track is prohibited.

However, regardless of the condition of the track, the use of wet tyres will be tolerated in the first fifteen (15) minutes after the track is open in each collective tests session.

B. Qualifying sessions

For the qualifying sessions, the use of wet tyres will only be authorised when the Race Director or his Deputy has declared the track wet using a "WET TRACK" board shown to all participants before or during the qualifying sessions, in pre-grid, or at the pit lane exit.

It is up to the Race Director or his Deputy, and they alone, to judge whether the track is wet. The decision will be communicated as quick as possible to all competitors.

Upon presentation of the "WET TRACK" board, the drivers will retain the free choice of the type of their tyres, with respect of these Regulations, on the understanding that the qualifying session will be considered as taking place on wet track. The Race Director will not suspend or stop the session for this reason.

- 2 sets de pneumatiques maximum (neufs et/ou usagés).

20.8.2 Procédure de marquage et de contrôle

Chaque concurrent présentera systématiquement une fiche d'enregistrement de pneumatiques (fournie par le Commissaire Technique) par voiture en indiquant les codes barres de leurs pneus pluie sélectionnés.

Les formulaires d'enregistrement seront remis aux Commissaires Techniques aux horaires programmés pour l'enregistrement des pneumatiques pluie. Les formulaires devront indiquer si le team souhaite acheter des pneumatiques pluie lors de l'épreuve.

Seuls les pneumatiques pluie autorisés à être utilisés lors de l'épreuve seront disponibles dans le garage et/ou zone de travail attribué à l'équipe concurrente. Aucun autre pneumatique pluie ne pourra s'y trouver.

Tous les pneumatiques devront avoir les codes barres d'immatriculation apparents pour les contrôles. Un pneumatique portant un code barres ne figurant pas sur la fiche individuelle est une non-conformité technique.

Les pneumatiques pluie devront être identifiés par un marquage spécifique lors de tout test collectif, essai qualificatif ou course

20.8.3 Règles d'utilisation des pneumatiques pluie

A. Tests collectifs

Pendant les tests collectifs, l'utilisation de pneumatiques pluie sur piste sèche est interdite.

Toutefois, quel que soit l'état de la piste, l'utilisation de pneumatiques pluie sera tolérée les quinze (15) premières minutes après l'ouverture de la piste lors de chaque séance d'essais collectifs.

B. Essais qualificatifs

Pour les essais qualificatifs, l'utilisation de pneumatiques pluie ne sera autorisée que lorsque le Directeur d'Epreuve ou son Adjoint aura déclaré la piste humide à l'aide d'un panneau "WET TRACK" montré à l'ensemble des participants avant ou pendant les essais qualificatifs, en pré-grille ou à la sortie de la voie des stands.

Il appartient au Directeur d'Epreuve ou à son Adjoint, et à eux seuls, de juger si la piste est humide. La décision sera communiquée à tous les concurrents dans les plus brefs délais.

À la présentation du panneau "WET TRACK", les pilotes conserveront le libre choix du type de leurs pneumatiques dans le respect du présent Règlement, étant entendu que la séance d'essais sera considérée comme se déroulant sur piste humide. Aucune interruption ou arrêt de la séance ne sera faite par le Directeur d'Epreuve pour ce motif.

C. Race

Between the start of the pre-grid and the moment when the red light is switched-off in the starting procedure, the use of wet tyres will only be authorised when the Race Director or his Deputy has declared the wet track using a "WET TRACK" board shown to all participants.

When the red light is switched-off at the start of the race, drivers are free to choose the type of their tyres (slick or wet), without waiting for a board to be presented by the Race Direction.

If the start of the race is given behind the safety car because of heavy rain (see Article 33.15), or the race is resumed in accordance with Article 35.5 (a), the use of wet tyres is mandatory until the safety car returns to the pits at the end of the procedure.

A drive-through penalty will be imposed on any driver who does not use wet tyres while the safety car is on the track during these periods.

- 20.9.** The use of unauthorised slick or wet tyres during a qualifying session will be sanctioned by the cancellation of the qualifying times established during this session.

The use of unauthorised slick or wet tyres during a race will entail immediate disqualification from the results of the race.

The Stewards may decide to increase these sanctions at their discretion.

Art. 21.- CAR WEIGHT AND WEIGHING

- 21.1.** The minimum weight of the car must be no less than 613 kg without driver and fuel and with tyres.

The weight of the car with the driver aboard wearing his complete racing apparel must not be less than 688 kg at all times during an Event or an Official Test.

The final value will be established after all drivers and cars have been weighed. The value will be approved by the organiser and published.

Throughout the duration of the Event, the car must comply with the minimum weight.

All cars must respect the minimum weight limits throughout the duration of the qualifying sessions and races. No weight tolerance will be granted.

- 21.2.** The weighing equipment designated by the Organising Committee will be the only valid scale.

- 21.3.** During the qualifying sessions, cars may be weighed as follows:

C. Course

Entre le début de la pré-grille et l'extinction du feu rouge lors de la procédure de départ, l'utilisation de pneumatiques pluie ne sera autorisée que lorsque le Directeur d'Epreuve ou son Adjoint aura déclaré la piste humide à l'aide d'un panneau "WET TRACK" montré à l'ensemble des participants.

À l'extinction du feu rouge au départ de la course, les pilotes conservent à tout moment le libre choix du type de leurs pneumatiques slicks ou pluie, sans attendre qu'un panneau soit présenté par la Direction de Course.

Si le départ de la course est donné derrière la voiture de sécurité, en raison d'une forte pluie (voir Article 33.15) ou que la course est reprise conformément à l'Article 35.5 (a), l'utilisation de pneumatiques pluie est obligatoire jusqu'à ce que la voiture de sécurité fasse son retour aux stands à la fin de la procédure.

Une pénalité « drive through » sera imposée à tout pilote qui n'utiliserait pas des pneumatiques pluie pendant que la voiture de sécurité est sur la piste durant ces périodes.

- 20.9.** *L'utilisation de pneumatiques slick ou pluie non-autorisés durant une séance d'essais qualificatifs sera sanctionnée par l'annulation des temps de qualification établis durant cette séance.*

L'utilisation de pneumatiques slick ou pluie non-autorisés durant une course entraînera la disqualification immédiate des résultats de la course.

Les Commissaires Sportifs pourront décider d'aggraver ces sanctions à leur discrétion.

Art. 21.- POIDS VOITURE ET PESAGE

- 21.1.** *Le poids minimal de la voiture ne doit pas être inférieur à 613 kg, sans conducteur, sans carburant et avec des pneus.*

Le poids de la voiture avec le pilote à bord portant ses vêtements de course complets ne doit pas être inférieur à 688 kg à tout moment pendant une épreuve ou un test officiel.

La valeur finale sera établie une fois que tous les pilotes et toutes les voitures auront été pesés. La valeur sera approuvée par l'organisateur et publiée.

Pendant toute la durée de l'Epreuve, la voiture doit être conforme au poids minimal.

Toutes les voitures doivent respecter les limites de poids minimal pendant toute la durée des séances d'essais qualificatifs et des courses. Aucune tolérance de poids ne sera accordée.

- 21.2.** *L'équipement de pesage désigné par le Comité d'Organisation sera la seule balance valable.*

- 21.3.** *Pendant les séances de qualification, les voitures pourront être pesées comme suit :*

21.3.1. The weighing equipment will be installed in the technical area which will be used for the weighing procedure.

21.3.2. Cars may be selected randomly for weighing;

21.3.3. When signalled to do so, the driver will proceed directly to the technical area and stop his engine;

21.3.4. The car will then be weighed with the driver and the result will be given to the driver or a representative of the competitor in writing;

21.3.5. If the car is unable to reach the technical area under its own power, it will be placed under the exclusive control of the marshals, who will take the car to be weighed.

21.3.6. If a car stops on the track and the driver leaves the car, he must go immediately to the technical area, on his return to the pit lane, for his weight to be established.

21.3.7. A car or a driver cannot leave the technical area without the consent of the technical delegate.

21.4. After the official sessions and/or the race, any classified car may be weighed. If a driver wishes to leave his vehicle before it is weighed, he must ask the technical delegate to weigh him in order that his weight can be added to that of his car.

21.5. The relevant car will be disqualified should its weight be less than the weight specified in the Technical Regulations when weighed in accordance with the Articles 21.3 and 21.4 above, save where the deficiency in weight results from the accidental loss of a component of the car.

21.6. No substance can be added to, placed on, or removed from a car after it has been selected for weighing, or after it has finished the qualifying sessions or a race or during the weighing procedure (except by a Scrutineer when acting in his official capacity).

21.7. Only the Scrutineers and the officials can enter or remain in the technical area without the specific permission of the technical delegate.

21.8. In the event of any breach of these provisions for the weighing of cars, the Stewards may drop the driver such number of grid positions as they consider appropriate or disqualify him from the race.

Art. 22.- FUEL - FUEL RESERVE - REFUELLING

22.1. The use of the official fuel designated by the Organising Committee is mandatory for all Competitors to be admitted to participate in the events, official sessions and races constituting the Championship.

21.3.1. *L'équipement de pesage sera installé dans la structure technique qui sera utilisée pour la procédure de pesage.*

21.3.2. *Les voitures pourront être sélectionnées au hasard afin d'être pesées ;*

21.3.3. *Une fois désigné, le pilote devra aller directement à la structure technique et arrêter son moteur ;*

21.3.4. *La voiture sera alors pesée avec le pilote et le résultat sera donné au pilote ou un représentant du concurrent par écrit ;*

21.3.5. *Si la voiture ne peut atteindre la structure technique sous sa propre puissance elle sera placée sous le contrôle exclusif des commissaires de piste qui emmèneront la voiture pour être pesée ;*

21.3.6. *Si une voiture s'arrête sur la piste et que le pilote abandonne sa voiture, il doit se rendre immédiatement à la structure technique, dès son retour en pit lane, afin que son poids soit établi.*

21.3.7. *Une voiture ou un pilote ne peut pas partir de la structure technique sans le consentement du délégué technique.*

21.4. *Après les essais officiels et/ou la course, toute voiture classée pourra être pesée. Si un pilote souhaite sortir de son véhicule avant qu'il ne soit pesé, il doit demander au délégué technique de le peser de telle façon que son poids puisse être ajouté à celui de son véhicule.*

21.5. *La voiture concernée sera disqualifiée si son poids est inférieur à celui spécifié dans le Règlement Technique quand elle est soumise au pesage selon les Articles 21.3 et 21.4 ci-dessus, sauf quand le déficit de poids résulte de la perte accidentelle d'un composant de la voiture.*

21.6. *Aucune substance ne peut être ajoutée à une voiture, y être posée ou en être enlevée une fois que la voiture a été sélectionnée, ou après avoir fini les essais de qualification ou une course ou pendant la procédure de pesage (sauf par un commissaire technique agissant en sa capacité officielle).*

21.7. *Seuls les commissaires techniques et les officiels peuvent entrer ou rester dans la structure technique sauf permission spécifique du délégué technique.*

21.8. *En cas d'infraction à ces dispositions concernant le pesage des voitures, les Commissaires Sportifs pourront faire reculer ce pilote d'autant de places sur la grille qu'ils le jugeront approprié ou le disqualifier de la course.*

Art. 22.- CARBURANT - RESERVE DE CARBURANT - RAVITAILLEMENT

22.1. *L'utilisation du carburant officiel désigné par le Comité d'Organisation est obligatoire pour tous les Concurrents afin que ces derniers soient admis à participer aux épreuves, séances d'essais et courses qui constituent le Championnat.*

22.2. The only official fuel of each event will be the fuel designated by the Organizing Committee at each event. It is not permitted to use the fuel in the next event, and similarly any fuel used in a previous event will not be considered valid.

22.3. The use of any fuel other than the official fuel will entail disqualification from the whole of the event.

22.4. The fuel supplied will be identified such that any fuel test can be carried out subsequently, principally by means of comparative analyses.

22.5. During the Event, a mandated official will take three (3) samples of the official designated fuel. These official samples will be those used in comparative analyses within the framework of the technical control procedure.

22.6. During the practice sessions and races, fuel samples may be taken by the Scrutineers from the competition cars, in order to determine their conformity with the official fuel and for any further analysis.

22.7. The fuel samples will be taken by extracting three samples of one (1) litre each in official containers, which will be duly identified and sealed in accordance with the same procedures as those used to mark any car parts kept for technical inspection.

The fuel kept in the three containers will be used for any further comparative, chemical or structural analysis, having to be carried out in a laboratory approved by the FIA. One of these samples will be sent to the designated laboratory, the second will be given to the competitor concerned, and the third will remain under the control of the Organising Committee for any counter-analysis where necessary.

22.8. The fuel sample kept for the analysis will be sent to a duly accredited laboratory, at the discretion of the Organising Committee. The laboratory will be authorised to break the seals if the description of the original seals presented in the official report corresponds to the seals of the sample received by the laboratory for analysis.

22.9. If the analysis made on this fuel sample gives a result compliant with the official fuel specifications, the parties in question will be officially informed thereof.

22.10. Should the result of the analysis exceed the tolerances established by Regulation ASTM D3244, the related Competitor will be immediately informed. In the case of contesting these results, the competitor has three days to send its sample to a laboratory of its choice for analysis, providing this laboratory is approved by the FIA.

22.11. In the case of disagreement between the two analyses, and if the results exceed the accepted tolerances in the event of double analysis, the Organising Committee will send its sample to a laboratory of its choice duly approved by the FIA.

22.2. *Le seul carburant officiel de chaque épreuve sera le carburant désigné par le Comité d'Organisation lors de l'épreuve concernée. Il n'est pas permis d'utiliser le carburant lors de l'épreuve suivante, de même qu'aucun carburant utilisé lors d'une précédente épreuve ne sera considéré comme valable.*

22.3. *L'utilisation de tout carburant autre que le carburant officiel entraînera la disqualification de la totalité de l'épreuve.*

22.4. *Le carburant fourni sera identifié de telle sorte que tout test de carburant puisse être effectué par la suite, principalement au moyen d'analyses comparatives.*

22.5. *Durant l'Épreuve, un Commissaire mandaté prélèvera trois (3) échantillons du carburant officiel désigné. Ces échantillons officiels seront ceux utilisés lors des analyses comparatives dans le cadre de la procédure de contrôle technique.*

22.6. *Durant les séances d'essais et les courses, des échantillons de carburant peuvent être prélevés par les Commissaires Techniques sur les voitures en compétition, en premier lieu afin de déterminer leur conformité au carburant officiel et pour toute analyse ultérieure éventuelle.*

22.7. *Les échantillons de carburant seront prélevés en extrayant trois échantillons d'un (1) litre chacun dans des conteneurs officiels, qui seront dûment identifiés et scellés d'après les mêmes procédures que celles utilisées pour marquer toute pièce de voiture conservée pour effectuer une inspection technique.*

Le carburant conservé dans les trois conteneurs servira à toute analyse, de nature comparative, chimique ou structurelle, devant être réalisée dans un laboratoire agréé par la FIA. L'un de ces échantillons sera envoyé au laboratoire désigné, le deuxième sera remis au concurrent concerné et le troisième restera sous le contrôle du Comité d'Organisation pour une contre-analyse éventuelle.

22.8. *L'échantillon de carburant retenu pour l'analyse sera envoyé à un laboratoire dûment accrédité, à la discrétion du Comité d'Organisation. Le laboratoire sera autorisé à briser les scellés si la description des scellés d'origine figurant dans le rapport officiel correspond aux scellés de l'échantillon reçu par le laboratoire pour analyse.*

22.9. *Si l'analyse effectuée sur cet échantillon de carburant donne un résultat conforme aux spécifications du carburant officiel, les parties concernées en seront informées officiellement.*

22.10. *Dans l'éventualité d'un résultat d'analyse excédant les tolérances établies par le Règlement ASTM D3244, le Concurrent concerné en sera informé immédiatement. En cas de mise en cause de ces résultats, le concurrent dispose de trois jours pour envoyer son échantillon à un laboratoire de son choix pour analyse, sous réserve que ce laboratoire soit agréé par la FIA.*

22.11. *En cas de désaccord entre les deux analyses et si les résultats excèdent les tolérances admises en cas de double analyse, le Comité d'Organisation enverra son échantillon à un laboratoire de son choix dûment agréé par la FIA.*

22.12. The final calculation will be made after all the results have been taken in consideration. The final decision will be communicated to all parties concerned.

22.13. Competitors will be informed at each event of the location provided for fuel supply.

22.14. Cars must contain a minimum of three (3) litres of fuel reserve when they park in the Parc Fermé at the end of the official free or qualifying sessions and races.

The three (3) litres of fuel will be taken with the vehicle positioned on a flat surface and without any removal of mechanical components.

22.15. If a car contains less than three (3) litres of unused fuel reserve, the following sanctions will apply:

- a) After an official practice session, the times obtained by the driver will be declared void.
- b) After a race, the driver will be disqualified from the results of this race.

After an official practice session (free or qualifying) or a race, if a car has stopped on the track without reaching the pits, the competitor will be bound to supply the sample mentioned above, plus the quantity of fuel necessary to carry out 1 full lap of the track at race speed. This additional quantity of fuel will be determined by the Technical Delegate.

22.16. Refuelling is only authorised in the structure(s) of each team/competitor.

22.17. It is prohibited to add fuel to or remove fuel from a car during a qualifying session.

22.18. It is prohibited to add fuel to or remove fuel from a car after it has left the Pit Lane for the first time in the starting procedure for the race.

22.19. It is prohibited to add fuel to or remove fuel from a car during a race.

22.20. The driver may remain in his car throughout refuelling, but the engine must be stopped.

22.21. During all refuelling or fuel handling operations:

- a) the relevant personnel must be wearing outer garments which are in compliance with either FIA Standard 8867-2016, FIA Standard 8856-2000 or FIA Standard 8856-2018.
- b) An assistant equipped with a suitable fire extinguisher in working order (minimum capacity 5 kg) must be close to the car and must be wearing outer garments which are in compliance with either FIA Standard 8867-2016, FIA Standard 8856-2000 or FIA Standard 8856-2018: overall, gloves, shoes, undergarments, balaclava, socks, and eyes protection.

22.12. Le calcul final sera fait après prise en compte de tous les résultats obtenus. La décision finale sera communiquée à toutes les parties concernées.

22.13. À chaque épreuve, les Concurrents seront informés du lieu prévu pour la fourniture de carburant.

22.14. Les voitures doivent contenir au minimum trois (3) litres de réserve de carburant lorsqu'elles stationnent au Parc Fermé à la fin des séances d'essais libres ou qualificatifs, et des courses.

Le prélèvement des trois (3) litres d'essence s'effectuera avec le véhicule positionné sur une surface plane et sans aucun démontage d'éléments mécaniques.

22.15. Si une voiture contient moins de trois (3) litres de réserve de carburant inutilisé, les sanctions suivantes s'appliquent :

- a) Après une séance d'essais, les temps obtenus par le pilote seront déclarés nuls.
- b) Après une course, le pilote sera disqualifié des résultats de cette course.

Après une séance d'essais officiels (libres ou qualificatifs) ou une course, si une voiture s'est arrêtée sur la piste sans atteindre les stands, le concurrent sera tenu de fournir l'échantillon mentionné ci-dessus, plus la quantité de carburant nécessaire à parcourir 1 tour complet du circuit en vitesse de course. Cette quantité supplémentaire de carburant sera déterminée par le Délégué Technique.

22.16. Le ravitaillement en carburant est uniquement autorisé dans la(les) structure(s) de chaque équipe/concurrent.

22.17. Il est interdit de rajouter ou d'enlever du carburant d'une voiture pendant une séance de qualification.

22.18. Il est interdit de rajouter ou d'enlever du carburant d'une voiture après qu'elle soit partie de la Pit Lane pour la première fois lors de la procédure de départ pour la course.

22.19. Il est interdit de rajouter ou d'enlever du carburant d'une voiture pendant une course.

22.20. Le pilote peut rester dans sa voiture pendant le ravitaillement en carburant, mais le moteur doit être arrêté.

22.21. Lors de toute opération de ravitaillement ou manipulation de carburant :

- a) le personnel concerné doit porter les vêtements ci-dessus mentionnés qui sont en conformité soit avec la norme FIA 8867-2016, FIA 8856-2000 ou FIA 8856-2018.
- b) Un assistant équipé d'un extincteur en état de marche (capacité minimale 5 kg.) doit être à proximité de la voiture et doit porter des vêtements en conformité avec la norme FIA 8867-2016, FIA 8856-2000 ou FIA 8856-2018: combinaison, gants, chaussures, sous-vêtements, cagoule, chaussettes et lunettes de protection.

- c) All cars, refuelling equipment and containers must be suitably grounded where necessary.

Art. 23.- GENERAL SPECIFICATIONS OF CARS

23.1. It is prohibited to use any telemetry system or any information exchange system permitting data transmission from a moving car to the pits and vice versa, with the exception of any system provided by the Organising Committee, the Sporting Regulations or the Technical Regulations of the Championship.

No signal of any kind may be transmitted between a moving car and anyone connected with the car or the driver, with the exception of audio signals transmitted via any radio equipment (Art. 23.3) or via any official timing instrument (Art. 23.4).

Failure to respect this rule may entail a ban on the cars concerned from starting the race or their disqualification from the results of the race.

23.2. The only data acquisition system permitted is that forming part of the original equipment of the car.

23.3. The addition of radio equipment with the sole aim of transmitting verbal communication from a moving car between the driver and his team/competitor is at the free choice of the Competitors. All teams/competitors must inform the local administration of the telecommunications and the Organising Committee of the radio frequencies they will be using during each Event. It is prohibited to use radio frequencies other than those declared previously. The installations must comply with the requirements of the local telecommunications administration (frequencies, emitting power, etc.).

Each team/competitor is responsible for obtaining the authorisations necessary to use any radio equipment in accordance with the rules required by the related authorities of the country where each event takes place.

23.4. All cars must be equipped with a timing transponder of the model specified by the official timing service of each race event. Competitors will be responsible for installing the official timing instruments in the cars and keeping them in good order. Any loss or failure to operate of these devices may entail a fine decided by the Stewards.

The location of the transponder will be that decided by the timing manager and/or the Technical Delegate. The transponder must be always connected when the car is on the track.

23.5. During the entire Event, no screen, cover, or other obstruction which in any way obscures any part of the bodywork of the car or any component having an

- c) *Toutes les voitures, l'équipement de ravitaillement et les conteneurs doivent être convenablement mis à la terre si nécessaire.*

Art. 23.- SPECIFICATIONS GENERALES DES VOITURES

23.1. *Il est interdit d'utiliser tout système de télémétrie ou tout système d'échange d'informations permettant de transmettre des données entre une voiture en mouvement et les stands et vice-versa à l'exception de tout système prévu par le Comité d'Organisation, le règlement sportif ou le règlement technique du Championnat.*

Il est interdit de transmettre un signal quelconque entre une voiture en mouvement et une personne reliée à la voiture ou au pilote, à l'exception des signaux audio transmis via tout équipement radio (Art. 23.3) ou via tout instrument de chronométrage officiel (Art. 23.4).

Le non-respect de cette règle peut entraîner l'interdiction aux voitures concernées de prendre le départ ou encore la disqualification des résultats de la course.

23.2. *Le seul système d'acquisition de données autorisé est celui qui fait partie de l'équipement d'origine de la voiture.*

23.3. *L'ajout d'un équipement radio, dans le seul but de communiquer verbalement avec une voiture en mouvement entre le pilote et son équipe concurrente, est au libre choix des Concurrents. Toutes les équipes/concurrents doivent informer l'administration locale des télécommunications et le Comité d'Organisation des fréquences radio devant être utilisées durant chaque Epreuve. Il est interdit d'utiliser des fréquences radio autres que celles déclarées précédemment. Les installations devront être conformes aux exigences de l'administration locale des télécommunications (fréquences, puissance d'émission, etc.).*

Chaque équipe/concurrent est responsable de l'obtention des autorisations nécessaires à l'utilisation de tout équipement radio en accord avec les règles exigées par les autorités concernées du pays où se déroule chaque épreuve.

23.4. *Toutes les voitures doivent être équipées d'un transpondeur de chronométrage du modèle spécifié par le service de chronométrage officiel de chaque épreuve. Les concurrents seront responsables de l'installation et la bonne conservation des instruments de chronométrage officiel installés à bord des voitures. Toute perte ou non fonctionnement de ces appareils pourra entraîner une amende décidée par les Commissaires Sportifs.*

L'emplacement du transpondeur sera celui décidé par le responsable de chronométrage et/ou le Délégué Technique. Le branchement du transpondeur est obligatoire dès que la voiture prend la piste.

23.5. *Pendant toute la durée d'une Epreuve, il ne sera autorisé aucun cache, aucune protection ou autre installation qui, d'une manière quelconque, dissimulerait une partie de la carrosserie de la voiture*

aerodynamic function, will be allowed, at any time, in the paddock, the garages, the pit lane or on the grid.

In addition to the above, the following are expressly prohibited:

- covers over spare wings when they are not used and are kept on a stand in the pit lane;
- parts such as spare planks, fuel installations, tool trolleys or any other component that may act as an obstruction.

The following are authorised:

- covers over damaged cars or parts;
- transparent tool trays, less than 50 mm depth, placed on top of the rear wing;
- covers over the cars in the pit lane, or on the grid, and in Parc Fermé if it is raining;
- covers over the cars in the paddock in case of prolonged absence of all members of the team/competitor.

23.6. The Organising Committee reserves the right to impose that each car is equipped with a GPS location system. In this case, the location system will be installed in accordance with the specifications determined by the supplier approved by the Organising Committee, and the operation of this system will be mandatory once the car is on the track.

23.7. According to article 3.5, every car must be equipped with an official on-board camera system. The on-board camera model and its support are defined by the Organising Committee. Their fitting and location must be in accordance with the specifications determined by the Organising Committee in a specific bulletin. The operation of the on-board camera is mandatory when the car is on the track in all collective tests, official free practice or qualifying sessions and in races, and during the complete starting procedures. Competitors must ensure the on-board camera system starts recording images at least 10 seconds before the car leaves its designated pit allocation or grid box position at any given time. Once the car is back in pit lane, the camera must continue to record images until the car completely stops at its pit allocation or at the position indicated by the officials, after the end of a session or a race.

It is mandatory to provide images during the collective tests.

All competitors entered in the event must be able to provide the Officials with a memory card of a sufficient capacity to hold the images of the qualifying session or

ou tout élément ayant une fonction aérodynamique, à aucun moment, dans le paddock, les garages, la voie des stands ou sur la grille.

Outre ce qui précède, sont expressément interdites :

- les protections installées sur les ailerons de réserve lorsque ces derniers ne sont pas utilisés et reposent sur un support dans la voie des stands ;*
- les pièces telles que planchers de réserve, installations de carburant, chariots à outils ou tout autre élément qui peut faire office de paravent.*

Sont autorisés :

- les protections posées sur les voitures ou les pièces endommagées ;*
- les plateaux à outils transparents, de moins de 50 mm de profondeur, placés sur les ailerons arrière ;*
- les protections installées en cas de pluie sur les voitures dans la voie des stands, ou sur la grille et en parc fermé ;*
- les protections installées sur les voitures dans le paddock en cas d'absence prolongée de tous les membres de l'équipe concurrente.*

23.6. *Le Comité d'Organisation se réserve le droit d'imposer que chaque voiture soit équipée d'un système de positionnement (GPS). Dans ce cas, le système de positionnement sera installé selon les spécifications déterminées par le fournisseur agréé par le Comité d'Organisation, et le fonctionnement de ce système sera obligatoire dès que la voiture prend la piste.*

23.7. *Dans le respect de l'article 3.5 du présent règlement, toute voiture doit être équipée d'un dispositif de caméra embarquée officielle. Le modèle de caméra embarquée et de son support sont définis par le Comité d'Organisation. Leur installation et positionnement doivent se faire selon les spécifications déterminées par le Comité d'Organisation dans un bulletin spécifique. Le fonctionnement de la caméra embarquée est obligatoire dès que la voiture prend la piste lors de toutes les séances de tests collectifs, des essais libres officiels, des essais qualificatifs et des courses, et durant la totalité des procédures de départ. Les concurrents doivent s'assurer que le dispositif de caméra embarquée commence à enregistrer les images au moins 10 secondes avant que leur voiture ne quitte son emplacement dans les stands ou sa position sur la grille, quel que soit le moment. Une fois la voiture de retour en pit lane, la caméra doit continuer à enregistrer des images jusqu'à ce que la voiture s'arrête complètement à son emplacement dans les stands ou à l'emplacement désigné par les Officiels, à la fin d'une séance d'essais ou d'une course.*

Il est obligatoire de fournir des images pendant les tests collectifs.

Tous les concurrents engagés à l'épreuve devront être en mesure de fournir aux Officiels un support mémoire d'une capacité suffisante pour détenir les

the race they have just contested. These images will come from the official on-board camera.

Only one camera is authorised per vehicle.

Any competitor participating in an event must ensure that in free, qualifying sessions and in the race the camera:

- is well positioned in a secure manner in the vehicle, such that the race route and the steering wheel are fully visible on the images throughout the duration of the race.
- has a full charge such that the camera operates correctly throughout the duration of the race
- is equipped with a working memory card able to store images throughout the duration of each practice.

Any breach of one of these three obligations will be sanctioned at the discretion of the Panel of Stewards of the event.

At the end of the qualifying sessions and races, all vehicles will be directed to the Parc Fermé. The driver must leave the memory card inside the camera, at risk of a sanction pronounced by the Stewards at their sole discretion. The Race Management will thus have the images if necessary.

Only the event officials can have access to the images, throughout the duration of the Parc Fermé, on simple request.

Only an Official or any or any persons designated in advance by the Organising Committee has the right to take the image storage memory card from the vehicle during the Parc Fermé:

- whether or not following a protest of a competitor
- in order to consider the actions on track and be able to exploit the images, if necessary, in order to deal with any incidents having occurred in qualifying or in a race.

After each qualifying session, upon the Race Director request or on their own initiative, the Stewards may check on board video from any car they deem appropriate.

If a competitor wishes to view the images when the vehicles are under Parc Fermé regime, he must instigate a protest procedure accompanied by the protest bond, the amount of which is communicated in the Supplementary Regulations of each event.

At the end of the Parc Fermé, the competitors ~~to~~ must keep the images produced by their camera available to the event Officials is no longer effective, until the posting of the final classification of each practice session or each race.

images de la séance d'essais ou de la course qu'ils viennent de disputer. Ces images proviendront de la caméra embarquée officielle.

Une seule caméra par véhicule est autorisée.

Tout concurrent participant à une épreuve devra s'assurer qu'en essais libres officiels, en qualification et en course, la caméra :

- est bien positionnée de manière sécurisée sur le véhicule, de façon à ce que la route de course et le volant soient bien visibles sur les images pendant toute la durée de la course.*
- est bien alimentée afin que la caméra fonctionne correctement pendant toute la durée de la course*
- est bien équipée d'un support mémoire en état de fonctionnement et en mesure de stocker les images de toute la durée de chaque roulage.*

Tout manquement à l'une de ces trois obligations sera sanctionné à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs de l'épreuve.

A l'issue des essais libres officiels ou qualificatifs et des courses, tous les véhicules seront dirigés vers le Parc Fermé. Le pilote devra laisser le support mémoire à l'intérieur de la caméra, sous peine de sanction infligée à la libre discrétion des Commissaires Sportifs. La Direction de Course disposera ainsi des images, si besoin.

Seuls les officiels de l'épreuve peuvent avoir accès aux images, pendant la durée du Parc Fermé, sur simple demande.

Seul un Officiel ou toutes personnes préalablement désignées par le Comité d'Organisation a le droit de prélever sur le véhicule, pendant le Parc Fermé, le support mémoire de stockage des images :

- à la suite ou non d'une réclamation de la part d'un concurrent*
- afin de considérer les actions en piste et de pouvoir, le cas échéant, exploiter les images pour traiter d'éventuels incidents survenus en qualification ou en course.*

Après chaque séance d'essais qualificatifs, sur demande du Directeur d'Épreuve ou de leur propre initiative, les Commissaires Sportifs pourront contrôler les images de toutes voitures qu'ils jugeront nécessaire.

Si un concurrent souhaite visionner les images lorsque les véhicules sont sous régime de Parc Fermé, il devra entamer une procédure de réclamation accompagnée de la caution de réclamation dont le montant est communiqué dans le Règlement Particulier de chaque épreuve.

A la fin du Parc Fermé, les concurrents ont l'obligation de tenir les images produites par leur caméra à disposition des Officiels de l'épreuve, jusqu'à la publication du classement final de chaque séance d'essais ou chaque course.

The event images own to the Organising Committee. The Organising Committee reserves the right to use these images without notice and authorisation request, regardless of their usage.

A prior request for authorisation made to the Organising Committee must be submitted by the competitor for any exploitation of images outside of a private framework (creation of clip, broadcasting on Internet).

Nevertheless, only the Officials can use these images with the aim of conducting a sporting investigation. **Under no circumstances the Organising Committee use these images to replace any investigation that may have been conducted during the official timeframes.**

23.8. The Push-to-Pass is a system which allows to trigger additional engine performance for a period of time when activated by a button press by the driver. Only the standard Push-to-Pass device provided by the Organising Committee is allowed. Any other device is forbidden.

The correct operation of the system in the car is under the sole responsibility of the competitor.

23.8.1. Conditions for the eligibility of activating the Push To Pass and penalties:

Ces images de l'épreuve resteront la propriété du Comité d'Organisation qui se réserve le droit d'utiliser ces images sans préavis ni demande d'autorisation préalable, quel que soit leur usage.

Une demande d'autorisation préalable faite au Comité d'Organisation devra être effectuée par le concurrent pour toute exploitation des images en dehors d'un cadre privé (réalisation de clip, utilisation digitale, diffusion sur Internet ou autres).

*Néanmoins, seuls les Officiels peuvent utiliser ces images dans le but de mener une investigation sportive. **En aucun cas, le Comité d'Organisation ne se servira de ces images pour se substituer à une éventuelle investigation qui aurait pu être menée durant les délais officiels.***

23.8 *Le Push-to-Pass est un mécanisme qui permet de déclencher une performance moteur supplémentaire pendant un certain temps lorsqu'il est activé par la pression d'un bouton par le pilote. Seul le dispositif Push-to-Pass standard fourni par le Comité d'Organisation est autorisé. Tout autre dispositif est interdit.*

Le fonctionnement correct du mécanisme dans la voiture est sous la seule responsabilité du concurrent.

23.8.1 *Conditions d'éligibilité pour l'activation du Push To Pass et pénalités :*

Session	Conditions	Penalty in case of infringement
Pre-season collective tests <i>Tests collectifs de pré-saison</i>	<p>The activation is allowed only during the after-lunch session of the second day, or during the one designated by the info note of the event, without any limitation of use during this session.</p> <p><i>L'activation est autorisée uniquement pendant la session d'après-midi du deuxième jour, ou pendant celle désignée par la note d'information de l'événement, sans aucune limitation d'utilisation pendant cette session.</i></p>	<p>Cancelation of all the lap times achieved during the concerned session + a minimum 50% time penalty of the session during which the Push-To Pass device is allowed.</p> <p><i>Annulation de tous les temps au tour réalisés pendant la session concernée + une pénalité en temps minimale de 50% du temps de roulage de la session durant laquelle le dispositif Push-To Pass est autorisé.</i></p>
Pre-event collective tests <i>Tests collectifs pré-événement</i>	<p>The activation is not allowed.</p> <p><i>L'activation n'est pas autorisée.</i></p>	<p>Cancelation of all the lap times achieved during the concerned session + a minimum 50% time penalty of the official session during which the Push-To Pass device is allowed.</p> <p><i>Annulation de tous les temps au tour réalisés pendant la session concernée + une pénalité en temps minimale de 50% du temps de roulage de la session officielle durant laquelle le dispositif Push-To Pass est autorisé.</i></p>
Official Collective Tests or official Free Tests	<p>The activation is allowed only during the official Collective Test 2 or official Free Test 2, or during the one designated by the info note of the event, without any limitation of use during this session.</p>	<p>Cancelation of all the lap times achieved during the concerned session</p>

<p>Tests Collectifs officiels ou Essais Libres officiels</p>	<p><i>L'activation n'est autorisée que pendant le Test Collectif 2 ou l'Essai Libre officiel 2, ou pendant la séance désignée par la note d'information de l'épreuve, sans aucune limitation d'utilisation pendant cette session.</i></p>	<p>+ a minimum 50% time penalty of the official session during which the Push-To Pass device is allowed.</p> <p><i>Annulation de tous les temps au tour réalisés pendant la session concernée + une pénalité en temps minimale de 50% du temps de roulage de la session officielle durant laquelle le dispositif Push-To Pass est autorisé.</i></p>
<p>Official qualifying sessions Essais qualificatifs officiels</p>	<p>The activation is not allowed.</p> <p><i>L'activation n'est pas autorisée.</i></p>	<p>Cancelation of all the lap times achieved during the concerned session.</p> <p><i>Annulation de tous les temps au tour réalisés pendant la session concernée</i></p> <p>+ Start at the back of the grid of the next race in which the driver participates, as a minimum penalty. <i>+ Pénalité minimale d'un départ en fond de grille de la prochaine course à laquelle le pilote participera</i></p>
<p>Races Courses</p>	<p>The Push To Pass mode is limited to only one (1) activation before the start of the formation lap. Any attempt to reset the Push To Pass during a race is not allowed except in the case provided by article 23.8.2.a).</p> <p><i>Le mode Push To Pass est limité à une (1) seule activation avant le départ du tour de formation. Toute tentative de réinitialisation du Push To Pass pendant une course n'est pas autorisée, sauf dans le cas prévu par l'article 23.8.2.a).</i></p> <p>From the moment the Push To Pass mode is on until the chequered flag, the driver is allowed to enable the Push To Pass button only five times and only a maximum of fifteen seconds is allowed per push, except in the case provided by article 23.8.2.a).</p> <p><i>A partir du moment où le mode Push To Pass est activé jusqu'au drapeau à damier, le pilote n'est autorisé à enclencher le bouton Push To Pass que cinq fois et un maximum de quinze secondes est autorisé par pression, sauf dans le cas prévu à l'article 23.8.2.a).</i></p>	<p>Disqualification from the concerned race. In case of repeated offence, this penalty will be added with a start at the back of the grid of the next race in which the driver participates.</p> <p><i>Disqualification de la course concernée. En cas de récidive, cette pénalité sera assortie d'un départ en fond de grille lors de la prochaine course à laquelle le pilote participera.</i></p>

23.8.2. Limited use of the Push To Pass:

a) Should it become necessary to suspend the race, and only in that case, the competitor is allowed to reactivate the Push To Pass mode (with five additional pushes of a maximum of fifteen seconds each) before the resume of the race, unless the "Push To Pass disabled" message is given by the Race Director.

b) For safety reasons, any driver is not allowed to enable the Push to Pass :

- before reaching the start of its second lap.

23.8.2. Usage limité du Push To Pass

a) S'il s'avère nécessaire de suspendre la course, et seulement dans ce cas, le concurrent est autorisé à réactiver le mode Push To Pass (avec cinq pressions supplémentaires d'un maximum de quinze secondes chacune) avant de reprendre la course, sauf si le message "Push To Pass désactivé" est donné par le directeur de course.

b) Pour des raisons de sécurité, il est interdit à tout conducteur d'activer le Push to Pass :

- *avant d'atteindre le début de son deuxième tour.*

- when the safety car is deployed. After a safety car procedure during a Race, the Push To Pass button must not be pushed again before the driver has crossed the finish line for the second time after the withdrawal of the safety car.
- when a race is resumed behind the safety car, the Push To Pass button must not be pushed again before the driver has crossed the finish line for the second time after the withdrawal of the safety car.

The penalty to be applied in the event of an infringement will be decided at the discretion of the Stewards, with a minimum penalty of 10 seconds added to the total race time.

Art. 24.- GENERAL SAFETY AND DRIVING INSTRUCTIONS

24.1 Official instructions will be given to drivers by means of the signals laid out in the FIA International Sporting Code. Competitors must not use flags or lights similar to these.

24.2. Drivers are strictly forbidden to drive their car in the opposite direction to the race, unless this is absolutely necessary in order to remove the car from a dangerous place.

A car may only be pushed to remove it from a dangerous position as directed by the marshals.

24.3. During the practices and the races, drivers must use only the track and must observe the provisions of the F.I.A. International Sporting Code relating to driving behaviour on circuits, at all times.

Drivers must make every reasonable effort to use the track at all times and may not deliberately leave the track without a justifiable reason.

A driver will be judged to have left the track if no part of the car remains in contact with it, and, for the avoidance of doubt, any white line defining the track edges are considered to be part of the track but the kerbs are not.

Should a car leave the track, the driver may re-join it. However, this may only be done when it is safe to do so and without gaining any lasting advantage. At the absolute discretion of the Race Director, a driver may be given the opportunity to give back the whole of any advantage he gained by leaving the track.

In the event that a driver does not respect the track limits, the Race Director or the Stewards may decide to impose the following penalties:

- *lorsque la voiture de sécurité est déployée. Après une procédure Safety Car pendant une course, le bouton Push To Pass ne doit pas être pressé à nouveau avant que le pilote n'ait franchi la ligne d'arrivée pour la deuxième fois après le retrait de la voiture de sécurité.*
- *lorsqu'une course reprend derrière la voiture de sécurité, le bouton Push To Pass ne peut pas être pressé avant que le pilote n'ait franchi la ligne d'arrivée pour la deuxième fois après le retrait de la voiture de sécurité.*

La pénalité à appliquer en cas d'infraction sera décidée à la discrétion des commissaires, avec un minimum de 10 secondes de pénalité ajoutées au temps total de course.

Art. 24.- CONSIGNES DE SECURITE GENERALE ET CONDUITE

24.1 *Les instructions officielles seront transmises aux pilotes aux moyens des signaux prévus dans le Code Sportif International de la FIA. Les Concurrents ne devront utiliser aucun drapeau ou feu semblable à ceux-ci.*

24.2. *Il est strictement interdit aux pilotes de conduire leur voiture dans la direction opposée à celle de la course, à moins que cette manœuvre ne soit absolument nécessaire pour retirer la voiture d'un emplacement dangereux.*

Une voiture ne pourra être poussée pour être retirée d'un emplacement dangereux que dans le respect des indications données par les commissaires.

24.3. *Pendant les séances d'essais et les courses, les pilotes ne peuvent utiliser que la piste et doivent à tout moment observer les dispositions du Code Sportif International F.I.A. relatives à la conduite sur circuit.*

Les pilotes doivent faire tous les efforts raisonnables pour utiliser la piste à tout moment et ne peuvent quitter la piste délibérément sans raison justifiable.

Un pilote sera considéré comme ayant quitté la piste si aucune partie de sa voiture ne demeure en contact avec celle-ci et, afin de dissiper toute doute, toute ligne blanche définissant les bords de la piste est considérée comme faisant partie de la piste mais non les bordures.

Si une voiture quitte la piste, le pilote peut rejoindre celle-ci. Toutefois, ceci ne peut se faire que dans le respect de la sécurité et sans tirer un avantage durable quel qu'il soit. À la discrétion du Directeur d'Épreuve, un pilote peut avoir la possibilité de redonner la totalité de tout avantage qu'il aurait gagné en quittant la piste.

Dans le cas où un pilote ne respecterait pas les limites de la piste, le Directeur d'Épreuve ou les Commissaires Sportifs pourront décider de lui infliger les pénalités suivantes :

a) during a qualifying session:
Cancellation of the lap time during which the driver committed the offence, and / or of the next lap time if the Race Director or the Stewards deem appropriate.

b) during a race:

- The two first offences: no penalty except if failure to respect the track limits enables the driver to gain time or overtake another driver

- 3rd offence: warning (black and white flag)

- The first infringement after the black and white flag has been shown to the driver concerned, will result in a penalty of 5 seconds added to the whole race time.

- The second infringement after the black and white flag has been shown to the driver concerned, will result in a penalty of 10 seconds added to the whole race time.

- The third infringement after the black and white flag has been shown to the driver concerned, will result in a penalty of 15 seconds added to the whole race time.

- The fourth infringement after the black and white flag has been shown to the driver concerned, will result in a drive-through penalty

- From the fifth infringement after the black and white flag has been shown to the driver concerned: at the discretion of the Stewards.

If, during the race, failure to respect the track limits enables the driver to gain time or overtake another driver, a time penalty added to the total race time or a drop of positions in the race classification may be applied, even if it is the driver first offence.

24.4. If a car stops on the track, it shall be the duty of the marshals to remove it as quickly as possible, so that its presence does not constitute a danger or hinders other Competitors. Under no circumstances may a driver stop his car on the track without justifiable reason. If mechanical assistance (tows, cranes, Manitou, rescue vehicles, etc.) are used by the track marshals to recover the car, then the following penalties will be applied:

- During any qualifying session, the driver will not be allowed to continue the session and the car will remain under Parc Fermé.

- During any race, this assistance will entail immediate disqualification from the race.

If the assistance of the Marshals is necessary to move a stopped car, without the intervention of mechanical assistance, only the best lap time of the driver

a) pendant une séance d'essais :
Annulation du temps au tour auquel le pilote aura commis l'infraction, et / ou du prochain temps au tour si le Directeur de Course ou les Commissaires Sportifs le jugent approprié.

b) pendant une course :

- Pour les deux premières infractions : pas de pénalité sauf si le non-respect des limites de piste permet au pilote de gagner du temps ou de dépasser un autre pilote

- Pour la troisième infraction : avertissement (drapeau noir et blanc)

- Pour la première infraction après que le drapeau noir et blanc ait été présenté au pilote concerné : pénalité de 5 secondes ajoutées au temps total de course.

- Pour la seconde infraction après que le drapeau noir et blanc ait été présenté au pilote concerné : pénalité de 10 secondes ajoutées au temps total de course.

- Pour la troisième infraction après que le drapeau noir et blanc ait été présenté au pilote concerné : pénalité de 15 secondes ajoutées au temps total de course.

- Pour la quatrième infraction après que le drapeau noir et blanc ait été présenté au pilote concerné : pénalité de passage par la voie des stands ("drive through").

- A partir de la cinquième infraction après que le drapeau noir et blanc ait été présenté au pilote concerné : pénalité à la discrétion des Commissaires Sportifs.

Si pendant la course, le non-respect des limites de la piste permet au pilote de gagner du temps ou de devancer un autre pilote, une pénalité en temps ajoutée au temps total de course ou un recul de places au classement pourront être appliquées même en cas de première infraction.

24.4. *Si une voiture s'arrête sur la piste, les commissaires de piste devront l'évacuer le plus rapidement possible, afin que sa présence ne constitue pas un danger ou une gêne pour les autres Concurrents. En aucun cas un pilote ne pourra arrêter sa voiture sur la piste sans motif justifié. Si des moyens mécaniques (remorques, grues, manitou, véhicules d'intervention...) sont utilisés par les commissaires de piste pour dégager la voiture, les pénalités suivantes seront appliquées :*

- Dans le cas d'une séance d'essais qualificatifs, le pilote ne pourra pas poursuivre la séance et la voiture restera sous régime de Parc Fermé.

- Dans le cas d'une course, cette assistance entraînera la disqualification immédiate de la course.

Si l'assistance des Commissaires de piste est nécessaire pour dégager une voiture qui a les moyens de reprendre la piste sans intervention des moyens mécaniques, seul le meilleur temps au tour du pilote

concerned will be cancelled during a qualifying session, and no penalty will be applied during a race.

Under no circumstance may a driver stop his car on the track without justifiable reason.

24.5. A driver who abandons a car must leave it in neutral or with the clutch disengaged and with the steering wheel in place.

Failure to respect these instructions will entail a fine of two hundred (200) euros per offence.

24.6. Save as specifically authorised by the Code or these Sporting Regulations, no one except the driver may touch a stopped car unless it is in the Paddock, in the Pit Lane, in the pit garages or on the starting grid.

In the event where a car is brought to the Pit Lane using an external aid (mechanical or by the intervention of the marshals), it will not be allowed to continue the session or the race and will remain under Parc Fermé.

24.7. During the periods commencing 15 minutes prior to and ending 5 minutes after every practice session, and the period between the commencement of the formation lap which immediately precedes the race and the time when the last car enters the Parc Fermé, no one is allowed on the track, the pit entry road or the pit exit road with the exception of:

a) marshals or other authorised personnel in the execution of their duty;

b) drivers, when driving or on foot, having first received permission to do so from a marshal;

c) team personnel when either pushing a car or clearing equipment from the grid after all the cars able to do so have left the grid on the formation lap;

d) team personnel when assisting marshals to remove a car from the grid after the start of the race.

24.8. During a race, the engine may only be started with the starter fitted on board the car. The use of an external device to restart the engine is only allowed in the pit lane and on the starting grid.

24.9. Drivers taking part in practice sessions or races must always wear overalls, underwear, balaclava, gloves, socks, shoes, a helmet and a Frontal Head Restraint (FHR) approved by the FIA, as specified in the International Sporting Code.

24.10. A speed limit of 60 km/h and maximum safety precautions will be observed at all times in the pit lane during the whole Event.

concerné sera annulé pendant une séance de qualification et aucune pénalité ne sera imposée pendant une course.

Un pilote ne peut en aucun cas arrêter sa voiture sur la piste sans raison justifiable.

24.5. *Un pilote qui abandonne une voiture doit la laisser au point mort ou débrayée et avec le volant en place.*

Le non-respect de cette consigne entraînera une amende de deux cents (200) euros par infraction.

24.6. *Sauf si expressément autorisé par le Code ou le présent Règlement Sportif, personne d'autre que le pilote ne peut toucher une voiture arrêtée à moins qu'elle se trouve dans le Paddock, sur la Pit Lane, au stand ou sur la grille de départ.*

Dans le cas où une voiture serait ramenée à la Pit Lane à l'aide d'une aide extérieure (mécanique ou par l'intervention des commissaires de piste) elle ne pourra pas poursuivre la séance ou la course et restera sous régime de parc fermé.

24.7. *Pendant les périodes commençant 15 minutes avant et se terminant 5 minutes après chaque séance d'essais, ainsi que pendant la période comprise entre le début du tour de formation qui précède directement la course et le moment où la dernière voiture entre dans le Parc Fermé, personne n'est autorisée sur la piste, sur la voie d'entrée aux stands ou sur la voie de sortie des stands à l'exception :*

a) des commissaires de piste ou autres personnels autorisés dans l'exercice de leurs fonctions ;

b) des pilotes lorsqu'ils conduisent ou lorsqu'ils sont à pied, après en avoir préalablement reçu l'autorisation de la part d'un commissaire de piste ;

c) du personnel des équipes poussant une voiture ou retirant le matériel de la grille après que les voitures en mesure de le faire ont quitté la grille pour effectuer le tour de formation ;

d) du personnel des équipes lorsqu'il aide les commissaires de piste à déplacer une voiture depuis la grille après le départ de la course.

24.8. *Pendant une course, le moteur peut seulement être redémarré avec le démarreur monté à bord de la voiture. L'utilisation d'un appareil externe pour redémarrer le moteur n'est permise que dans la voie des stands et sur la grille de départ.*

24.9. *Les pilotes participant aux séances d'essais ou aux courses doivent toujours porter une combinaison, des sous-vêtements, une cagoule, des gants, des chaussettes, des chaussures, un casque et un système de Retenue Frontale de la Tête (RFT) homologués par la FIA, comme spécifié dans le Code Sportif International.*

24.10. *Pendant la totalité d'une épreuve, une limitation de vitesse de 60 km/h et un maximum de précautions de sécurité seront observés à tout moment sur la voie des stands.*

Any breach of this rule will result in the following penalties:

a) During any practice session:

1st offence:

- between 60 km/h and 70 km/h:
Fine of three hundred (300) euros

- over 70 km/h:
Fine of three hundred (300) euros
+ Cancellation of the best qualifying time

2nd offence: Fine of three hundred (300) euros and cancellation of the two best times

b) During the races:

For each infringement, a penalty of 10 seconds added to the total race time

c) During reconnaissance laps preceding the start when driving through the pit lane:

For each infringement, fine of three hundred (300) euros

In all three cases a), b) and c), in case of repeated offence, an additional penalty may be imposed at the discretion of the Stewards.

However, in accordance with Article 16.2, the Stewards may inflict an additional penalty if they suspect a driver was speeding or slowing down in order to gain any sort of direct or indirect advantage at any time during the qualifying sessions, reconnaissance laps preceding the start, or during races.

For the purpose of determining the speed in the pit lane, the Stewards may use any information obtained by the Judges of Fact by means of specific speed control instruments (such as electronic devices, radar guns, etc.) or the timekeeping service or by later check of the speed recorded by the data acquisition system fitted on board the cars.

24.11. If a driver has serious mechanical difficulties during a practice session, qualifying or the race, he must leave the track as soon as it is safe to do so.

24.12. The car's rear lights must be illuminated at all times when using wet-weather tyres or upon the Race Director request. All lights must be in working order when the car leaves the pit lane for the first time for any practice session, qualifying session or race. It shall be at the discretion of the Race Director to decide whether or not a driver should be stopped if the central rear light and/or at least one of the side lights are not working. Should a car be stopped in this way, the driver may re-join when the fault has been remedied.

Toute violation de cette règle aura pour conséquence les pénalités suivantes :

a) Pendant les séances d'essais :

1^{ère} infraction :

*- entre 60 km/h et 70 km/h:
Amende de trois cents (300) euros*

*- plus de 70 km/h :
Amende de trois cents (300) euros
+ Annulation du meilleur temps de qualification*

2^{ème} infraction : Amende de trois cents (300) euros et annulation des deux meilleurs temps

b) Pendant les courses :

Pour chaque infraction, une pénalité de 10 secondes ajoutées au temps total de course

c) Pendant les tours de reconnaissance précédant le départ à l'occasion du passage par la voie des stands:

Pour chaque infraction, amende de trois cents (300) euros

Dans les trois cas a), b) et c) ci-dessus, en cas de récidive, une pénalité supplémentaire pourra être imposée à la discrétion des Commissaires Sportifs.

Néanmoins, en conformité avec l'article 16.2, les Commissaires Sportifs pourront appliquer une pénalité supplémentaire à tout pilote qui, selon leur avis, aurait roulé trop vite ou trop lentement afin d'obtenir un avantage quelconque, direct ou indirect, à n'importe quel moment lors des essais qualificatifs, des tours de reconnaissance précédant le départ, ou lors des courses.

Dans le but de déterminer la vitesse dans la voie des stands, les Commissaires Sportifs peuvent utiliser toute information obtenue par des Juges de Faits au moyen d'instruments de contrôle de vitesse spécifiques (tels qu'appareils électroniques, jumelles-radars, etc.) ou par le service de chronométrage ou par contrôle ultérieur de la vitesse enregistrée par le système d'acquisition de données monté à bord des voitures.

24.11. *Si un pilote éprouve de sérieuses difficultés mécaniques durant les essais ou la course, il doit quitter la piste dès que possible en toute sécurité.*

24.12. *Les feux arrière de la voiture doivent être allumés en permanence lorsque les pneumatiques pluie sont montés ou bien sur demande du Directeur d'Épreuve. Tous les feux doivent être en état de marche lorsque la voiture quitte la voie des stands pour la première fois pour une séance d'essais, une séance de qualification ou une course. Il sera laissé à l'appréciation du Directeur d'Épreuve de décider si un pilote doit ou non être arrêté si le feu central arrière et/ou au moins un des feux latéraux de sa voiture ne fonctionnent pas. Si une voiture est arrêtée pour ce motif, le pilote pourra rejoindre la piste lorsque la faute aura été réparée.*

24.13. The Race Director, the Clerk of the Course or the Medical Delegate can require a driver to have a medical examination at any time during the Event.

24.14. It is strictly prohibited to practise start manoeuvres on the track throughout the duration of the practice and qualifying sessions and races.

The practising of starting manoeuvres is permitted only in the area communicated by the Race Director at the driver's briefing. Only one practice start is allowed per pit exit; drivers must always be attentive to the other competitors.

Failure to respect this rule will entail the following penalties:

a) during a practice session:

For each infringement, fine of 300 Euros

b) during a qualifying session:

For each infringement, cancellation of the best qualifying time

c) during the race starting procedure:

Penalty of 10 seconds added to the total race time

24.15. A car alone on the track may use the full width of the said track. However, as soon as it is caught by a car which is about to lap it, the driver must allow the faster driver past at the first possible opportunity.

If the driver who has been caught does not seem to make full use of the rear-view mirrors, flag marshals will display the waved blue flag to indicate that the faster driver wants to overtake. Any driver who appears to ignore the blue flag may be penalised by the Stewards.

Systematic or repeated offences may result in the disqualification of the offenders.

Any driver not respecting the blue flag may be penalised as follows:

a) In practice sessions: at the discretion of the Stewards, with at least the fastest time deleted;

b) In races: at the discretion of the Stewards, with at least a drive-through penalty.

24.16. Manoeuvres liable to hinder other drivers, such more than one change of direction to defend a position, deliberately crowding of a car beyond the edge of the track or any other abnormal change of direction, are strictly prohibited.

24.13. *Le Directeur d'Epreuve, le Directeur de Course ou le Délégué Médical peuvent demander à un pilote de se soumettre à un examen médical à tout moment pendant la durée de l'Epreuve.*

24.14. *Il est strictement interdit de s'entraîner à des manoeuvres de départ sur la piste pendant toute la durée des essais libres, des séances d'essais qualificatifs et des courses.*

L'entraînement aux manoeuvres de départ est permis exclusivement sur la zone communiquée par le Directeur d'Epreuve lors du briefing d'information des pilotes. Un seul essai de départ est autorisé par sortie de stand ; les pilotes doivent toujours être attentifs aux autres concurrents.

Le non-respect de cette règle entraînera les pénalités suivantes :

a) pendant une séance d'essais libres officiels:

Pour chaque infraction, amende de 300 Euros

b) pendant une séance d'essais qualificatifs:

Pour chaque infraction, annulation du meilleur temps de qualification

c) pendant la procédure de départ de la course :

Pénalité de 10 secondes ajoutées au temps total de course

24.15. *Une voiture qui se trouve sur la piste peut utiliser toute la largeur de ladite piste. Cependant, dès qu'elle est rejointe par une voiture qui est sur le point de lui prendre un tour, le pilote doit permettre au pilote plus rapide de le dépasser à la première occasion possible.*

Si le pilote du véhicule rejoint ne semble pas utiliser pleinement les rétroviseurs, il lui sera présenté le drapeau bleu agité pour prévenir que le pilote plus rapide cherche à dépasser. Tout pilote qui ne tiendrait pas compte du drapeau bleu pourra être pénalisé par les Commissaires Sportifs.

Des infractions systématiques ou répétées peuvent entraîner la disqualification des contrevenants.

Tout pilote ne tenant pas compte du drapeau bleu pourra être pénalisé comme suit :

a) *Lors des séances d'essais : à la discrétion des Commissaires Sportifs, avec au minimum l'annulation du meilleur temps ;*

b) *Lors des courses : à la discrétion des Commissaires Sportifs, avec au minimum une pénalité de passage par la voie des stands (« drive-through »).*

24.16. *Les manoeuvres susceptibles de gêner les autres pilotes, telles que changer plus d'une fois de direction pour défendre une position, entraîner volontairement un véhicule au-delà du bord de la piste ou procéder à tout autre changement anormal de direction sont strictement interdites.*

Any driver moving back towards the racing line, and having earlier defended his position off-line, should leave at least one car width between his own car and the edge of the track on the approach to the corner.

Any driver defending his position on a straight, and before any braking area, may use the full width of the track during his first change of direction, provided no significant portion of the car attempting to pass is alongside him. Whilst defending in this way the driver may not leave the track without justified reason.

For the avoidance of doubt, if any part of the front wing of the car attempting to pass is alongside the rear wheel of the car in front, this will be deemed to be a "significant portion".

Any driver deemed guilty of one of the abovementioned offences will be penalized as follows:

- a) During official free practice sessions: at the discretion of the Stewards,
- b) During official qualifying sessions: at the discretion of the Stewards, with at least the fastest qualifying time deleted;
- c) During races: at the discretion of the Stewards, with at least a 10 seconds penalty to be added to the total race time.

24.17. Pushing a car along the track or pushing it across the finish line is not allowed and will entail immediate disqualification of the car.

24.18. When a driver is called into the Pit Lane to accomplish a penalty, he cannot cross the Line on track more than two times after the order has been given and before entering the pit lane.

Failure to respect this rule may entail disqualification.

24.19. One or more yellow flags being shown at the Marshal posts indicate the existence of a hazard on the track. Drivers must reduce speed and be prepared to change direction, or potentially to stop. Overtaking is strictly forbidden under such circumstances.

Any breach of this rule during the official free practice sessions of an event may result in a fine of 300 Euros per offence.

Any breach of this rule during the qualifying sessions of an event may result the cancellation of at least the best qualifying time.

Any breach of this rule during a race may result a drive-through penalty for each infringement.

Tout pilote ayant précédemment défendu sa position hors-ligne, et qui retourne vers la ligne de course, doit laisser au moins une largeur de voiture entre sa propre voiture et le bord de la piste à l'approche du virage.

Tout pilote qui défend sa position en ligne droite, et avant toute zone de freinage, peut utiliser toute la largeur de la piste lors de son premier changement de direction, à condition qu'aucune partie importante de la voiture cherchant à le dépasser ne se trouve à son côté. Le pilote défendant sa position de cette manière ne peut quitter la piste sans raison justifiée.

Pour lever tout doute, si une partie de l'aile avant de la voiture essayant de dépasser se trouve à la hauteur de la roue arrière de la voiture qui est devant, ce sera alors considéré comme étant une «partie importante».

Tout pilote jugé coupable de l'une des infractions susmentionnées sera sanctionné comme suit :

- a) Lors des séances d'essais libres : à la discrétion des Commissaires Sportifs,*
- b) Lors des séances d'essais qualificatifs : à la discrétion des Commissaires Sportifs, avec au minimum l'annulation du meilleur temps de qualification ;*
- c) Lors des courses : à la discrétion des Commissaires Sportifs, avec au minimum une pénalité de 10 secondes ajoutées au temps total de course.*

24.17. *Il est interdit de pousser la voiture le long de la piste ou sur la ligne d'arrivée, sous peine de disqualification de la voiture.*

24.18. *Lorsqu'un pilote est appelé aux stands pour accomplir une sanction, il ne peut franchir la Ligne sur la piste plus de deux fois avant d'entrer dans la voie des stands après que l'ordre a été donné.*

Le non-respect de cette règle peut entraîner la disqualification.

24.19 *La présentation d'un ou plusieurs drapeaux jaunes aux postes d'observation des Commissaires de piste indique l'existence d'un certain danger sur la piste. Les pilotes doivent réduire la vitesse et se préparer à changer de direction ou éventuellement à s'arrêter. Il est strictement interdit de dépasser en pareil cas.*

Toute violation de cette règle pendant les séances d'essais libres d'une épreuve pourra avoir pour conséquence une amende de 300 Euros par infraction.

Toute violation de cette règle pendant les séances d'essais qualificatifs d'une épreuve pourra avoir pour conséquence l'annulation, au minimum, du meilleur temps de qualification.

Toute violation de cette règle pendant une course pourra avoir pour conséquence une pénalité de passage par la voie des stands (« drive-through ») pour chaque infraction.

The decisions of the Stewards concerning any cancellation of times for failure to respect one or more yellow flags are not subject to appeal.

24.20. Neutralisation of practice sessions.

Following a major incident not requiring the practice to be stopped, when the Race Director deems it necessary, he may declare the session under "full course yellow FCY".

The following procedure will be applied:

- The Race Director will display the message "full course yellow FCY" on the timing monitors.
- Flag Marshals will wave the yellow flag over all Flag Marshals posts along the circuit.
- All the lap times recorded after the "full course yellow FCY" signal is given will not be taken into consideration.
- If it is proved that a driver does not slow down significantly during this procedure, the Stewards will apply a penalty.
- The end of the procedure and the return to normal will be announced as follows:
 - > on the timing monitors
 - > by the Marshals waving the green flag for one lap.
- From the time when the green flags are waved, at the end of neutralisation under "full course yellow FCY", the lap times will be again taken into consideration.

24.21. When a driver uses an escape lane, he must respect the instructions of the marshals and slow down sufficiently before re-joining the track.

Any breach of this rule will result in the following sanction:

- a) during the official free practice sessions: at the discretion of the Stewards.
- b) during the official qualifying sessions: cancellation of the best qualifying time.
- c) during the races : a penalty of 10 seconds added to the total race time

24.22. At no time may a car be driven unnecessarily slowly, erratically or in a manner which could be deemed potentially dangerous to other drivers or any other person.

24.23. At any time during an event (free practice, qualifying sessions or race), any breach having had the consequence – in the opinion of the Officials – of entailing a major risk for the safety of people may give rise to sanctions of disqualification or suspension from one or more events.

Les décisions des Commissaires Sportifs concernant toute annulation de temps pour non-respect d'un ou de plusieurs drapeaux jaunes ne pourront faire l'objet d'un appel.

24.20. Neutralisation des essais.

À la suite d'un incident important mais ne réclamant toutefois pas l'arrêt des essais, lorsque le Directeur d'Epreuve l'estime nécessaire, il pourra déclarer la session sous "full course yellow FCY".

La procédure suivante sera appliquée :

- *Le Directeur d'Epreuve fera afficher sur les moniteurs de chronométrage la mention "full course yellow FCY".*
- *Les Commissaires de piste agiteront le drapeau jaune sur la totalité des postes de commissaires du circuit.*
- *Tout temps au tour enregistré après que le signal de "full course yellow FCY" soit donné ne sera pas pris en considération.*
- *S'il est prouvé qu'un pilote ne ralentit pas de manière significative pendant cette procédure, une sanction sera décidée par les Commissaires Sportifs*
- *La fin de la procédure et le retour à la normale seront annoncés de la manière suivante :
 - > sur les moniteurs de chronométrage
 - > en faisant agiter le drapeau vert par les Commissaires de piste pendant un tour.*
- *À partir du moment où les drapeaux verts seront agités, à la fin de la neutralisation sous "full course yellow FCY", les temps au tour seront à nouveau pris en considération.*

24.21. Quand un pilote utilise une échappatoire, il doit respecter les instructions des commissaires et suffisamment ralentir avant de rejoindre la piste.

Toute violation de cette règle aura pour conséquence la sanction suivante :

- a) *lors des séances d'essais libres officiels : à la discrétion des Commissaires Sportifs.*
- b) *lors des séances d'essais qualificatifs : annulation du meilleur temps de qualification*
- c) *lors des courses : une pénalité de 10 secondes ajoutées au temps total de course*

24.22. À aucun moment une voiture ne pourra être conduite d'une manière inutilement lente, erratique ou jugée potentiellement dangereuse pour les autres pilotes ou toute autre personne.

24.23. À tout moment d'une épreuve (essais libres, séance qualificative ou course), toute infraction ayant eu pour conséquence –de l'avis des Officiels- de faire courir un risque majeur pour la sécurité des personnes pourra donner lieu à des sanctions de disqualification ou de suspension d'une ou de plusieurs épreuves.

24.24. Animals, except those which may have been expressly authorised for use by security services, are forbidden in the Pit Lane, on the track, in the paddock or in any of the spectators areas.

24.25. Other than by driving on the track, Competitors are not permitted to attempt to alter the grip of any part of the track surface.

24.26. Except during a race suspension, any car abandoned on the circuit by its driver, even temporarily, shall be considered as withdrawn from the race. In exceptional circumstances, cars abandoned on the circuit during a race suspension may be allowed to participate when that race resumes, provided where not abandoned because of a mechanical issue, car damage or in order to gain an advantage.

Art. 25.- PIT LANE AND ASSISTANCE

25.1. Unless otherwise defined by the Race Director, the section of track leading to the pit lane, between the first safety car line and the beginning of the pit lane, will be designated the "Pit Entry Road".

25.2. Unless otherwise defined by the Race Director, the section of track from the end of the pit lane leading to the track, between the end of the pit lane and the second safety car line, will be designated as the "Pit Exit Road".

25.3. The pit lane will be divided into two lanes. The lane closest to the pit wall is designated the "fast lane", and the lane closest to the garages is designated the "inner lane".

Other than when cars are at the end of the pit lane under Articles 25.9, 31.2 and 34, the "inner lane" is the only area of the pit lane where any work can be carried out on a car. However, when there are cars at the end of the pit lane under Articles 31.2 and 34.5, no intervention may be carried out on the fast lane if it is likely to hinder other cars attempting to leave the Pit Lane.

25.4. Any driver intending to leave the track or to enter the pit lane or the paddock area must make sure that he can do this without danger.

During the practice sessions and races, access to the pits is allowed only by using the pit lane entry. Any breach of this rule will entail a fine of a minimum of five hundred (500) euros and may even lead to disqualification from the event, at the sole discretion of the Stewards.

25.5. Except in cases of force majeure, accepted as such by the Stewards, or unless otherwise defined by the Race Director, if appointed, or Clerk of the Course, any part of a tyre of a car entering the pit lane must not cross, in any direction, any line painted on the track for the purpose of separating cars entering the pit lane from those on the track. For the avoidance of doubt, crossing

24.24 *Aucun animal (à l'exception de ceux qui auront été spécialement autorisés pour leur utilisation par les services de sécurité) n'est admis dans l'enceinte des stands, sur la piste, dans le paddock ou dans l'ensemble des zones accessibles aux spectateurs.*

24.25 *Sauf par leur pilotage sur la piste, les concurrents ne sont pas autorisés à tenter de modifier l'adhérence de toute partie de la surface de la piste.*

24.26 *À l'exception d'une suspension de la course, toute voiture abandonnée sur le circuit par son pilote, même temporairement, sera considérée comme retirée de la course. Dans des circonstances exceptionnelles, les voitures abandonnées sur le circuit lors d'une course pourront être autorisées à participer à la reprise de cette course à condition qu'elle n'aurait pas été abandonnée à cause d'un problème mécanique, de voiture endommagée ou dans le but d'obtenir un avantage.*

Art. 25.- VOIE DES STANDS, ET ASSISTANCE

25.1. *Sauf indication contraire du Directeur d'Épreuve, la section de piste menant à la voie des stands, entre la première ligne de la voiture de sécurité et le début de la voie des stands, sera désignée comme la voie d'entrée de la voie des stands (« Pit Entry Road »).*

25.2. *Sauf indication contraire du Directeur d'Épreuve, la section de piste qui s'étend de la fin de la voie des stands jusqu'à la piste, entre la fin de la voie des stands et la deuxième ligne de la voiture de sécurité, sera désignée comme voie de sortie de la voie des stands (« Pit Exit Road »).*

25.3. *La voie des stands sera divisée en deux voies. La voie la plus rapprochée du mur des stands est appelée "voie rapide", et la voie la plus proche des garages est appelée "voie intérieure".*

Excepté quand des voitures se trouvent à la fin de la pit lane au titre des articles 25.9, 31.2. et 34., la « voie intérieure » est la seule zone de la pit lane où il est permis de travailler sur une voiture. Cependant, lorsque des voitures se trouvent à la fin de la pit lane au titre de l'Article 31.2. et 34.5, aucune intervention ne pourra être effectuée dans la voie rapide si elle est susceptible de gêner d'autres voitures essayant de quitter la Pit Lane.

25.4. *Tout pilote ayant l'intention de quitter la piste ou d'entrer dans la zone des stands ou du paddock devra s'assurer qu'il peut le faire en toute sécurité.*

Pendant les séances d'essais et les courses, l'accès aux stands n'est permis que par l'entrée de la voie des stands. Toute violation de cette règle entraînera une amende d'un minimum de cinq cents (500) euros et pourra même aller jusqu'à la disqualification de l'épreuve à la seule discrétion des Commissaires Sportifs.

25.5. *Sauf en cas de force majeure, reconnu en tant que tel par les Commissaires Sportifs, ou à moins qu'il n'en soit décidé autrement par le Directeur d'Épreuve, s'il est désigné, ou par le Directeur de Course, toute partie d'un pneu d'une voiture entrant dans la voie des stands ne doit pas franchir, dans quelque sens que ce soit, toute ligne peinte sur la piste dans le but de*

means that the outside of any tyre should not go beyond the outside, with respect to the pit lane, of the relevant line painted on the track.

Any breach of this rule will result in the following penalties:

- a) During the qualifying sessions:
For each infringement, cancellation of the best qualifying time
- b) During the races: for each infringement, a penalty of 10 seconds added to the total race time.
- c) During reconnaissance laps preceding the start when driving through the pit lane: a penalty at the discretion of the Stewards

In all three cases a), b) and c), in case of repeated offence, an additional penalty may be imposed at the discretion of the Stewards.

25.6. Except in cases of force majeure, accepted as such by the Stewards, or unless otherwise defined by the Race Director, if appointed, or Clerk of the Course, any part of a tyre of a car exiting the pit lane must not cross any line painted on the track for the purpose of separating cars leaving the pit lane from those on the track. For the avoidance of doubt, crossing means that the outside of any tyre should not go beyond the outside, with respect to the pit lane, of the relevant line painted on the track.

Any breach of this rule will result in the following penalties:

- a) During the qualifying sessions:
For each infringement, cancellation of the best qualifying time
- b) During the races: for each infringement, a penalty of 10 seconds added to the total race time.
- c) During reconnaissance laps preceding the start when driving through the pit lane: a fine of three hundred (300) euros for each infringement.

In all three cases a), b) and c), in case of repeated offence, an additional penalty may be imposed at the discretion of the Stewards.

25.7. It is the competitor's responsibility to release his car from its "pit stop" position only when it is safe to do so.

In all of the cases detailed in this Article 25.7, a car will be deemed to have been released either when it has been driven out of its designated garage area or its pit lane work area (when leaving from the garage or the pit lane work area) or after it has completely cleared its pit stop position or the designated working area on the inner lane.

séparer les voitures entrant dans la voie des stands des voitures en piste. Afin de dissiper tout doute, « franchir » signifie que l'extérieur d'un pneu ne devrait pas dépasser l'extérieur de la ligne concernée de la voie des stands peinte sur la piste.

Toute violation de cette règle aura pour conséquence les pénalités suivantes :

- a) *Pendant les séances d'essais qualificatifs :
Pour chaque infraction, annulation du meilleur temps de qualification*
- b) *Pendant les courses : Pour chaque infraction, pénalité de 10 secondes ajoutées au temps total de course.*
- c) *Pendant les tours de reconnaissance précédant le départ à l'occasion du passage par la voie des stands: une pénalité à la discrétion des Commissaires Sportifs.*

Dans les trois cas a), b) et c) ci-dessus, en cas de récidive, une pénalité supplémentaire pourra être imposée à la discrétion des Commissaires Sportifs.

25.6. *Sauf en cas de force majeure, reconnu en tant que tel par les Commissaires Sportifs, ou à moins qu'il n'en soit décidé autrement par le Directeur d'Épreuve, s'il est désigné, ou par le Directeur de Course, toute partie d'un pneu d'une voiture sortant de la voie des stands ne doit pas franchir toute ligne peinte sur la piste dans le but de séparer les voitures quittant la voie des stands des voitures en piste. Afin de dissiper tout doute, « franchir » signifie que l'extérieur d'un pneu ne devrait pas dépasser l'extérieur de la ligne concernée de la voie des stands peinte sur la piste.*

Toute violation de cette règle aura pour conséquence les pénalités suivantes :

- a) *Pendant les séances d'essais qualificatifs :
Pour chaque infraction, annulation du meilleur temps de qualification*
- b) *Pendant les courses : Pour chaque infraction, pénalité de 10 secondes ajoutées au temps total de course.*
- c) *Pendant les tours de reconnaissance précédant le départ à l'occasion du passage par la voie des stands: amende de trois cents (300) euros pour chaque infraction.*

Dans les trois cas a), b) et c) ci-dessus, en cas de récidive, une pénalité supplémentaire pourra être imposée à la discrétion des Commissaires Sportifs.

25.7. *Il est de la responsabilité du concurrent de libérer sa voiture depuis sa position de « pit stop » après un arrêt aux stands, que s'il peut le faire en toute sécurité.*

Dans tous les cas détaillés dans cet article 25.7, une voiture sera considérée avoir été libérée soit lorsqu'elle quitte son stand ou zone de travail (en sortant du garage ou de la zone de travail) soit lorsqu'elle aura complètement quitté sa position de « pit stop » ou la zone de travail désignée sur la voie intérieure.

- a) Cars must not be released from a garage or pit stop position in way that could endanger pit lane personnel or another driver. Cars running on the fast lane have priority over those joining the fast lane from the inner lane.

Once a car has left its pit lane work area, it must enter the fast lane as soon as it can do so safely and without unnecessarily hindering cars already in the fast lane.

- b) If a car is deemed to have been released in an unsafe manner, condition, or situation during any practice session (free or qualifying), the Stewards may drop the driver such number of grid positions they consider appropriate.
- c) If a car is deemed to have been released in an unsafe manner, condition or situation during a starting procedure or a race, a time penalty may be imposed. However, if the driver retires from the race as a result of the car being released in an unsafe condition a fine may be imposed upon the competitor.
- d) An additional penalty will be imposed on any driver who, in the opinion of the Stewards, continues to drive his car knowing that it has been released in an unsafe condition or situation.

25.8. The Organising Committee will allocate a specific area on the Pit Lane where each team/competitor can work and where to make their stops at the pits. For the teams/competitors using pit garages, this area will be the one just in front of their allocated Pit Garage if possible.

During an Event it is not permitted to stop or park a car, even temporarily, outside of the pit lane area assigned to the team/competitor in question.

Any breach of this rule during the qualifying sessions or during the races will be submitted for the assessment of the Stewards, who alone shall judge the sanction applied.

25.9. With the exception of the reconnaissance laps permitted by Article 31.1, any driver required to start the race from the pit lane may not drive his car from his garage or pit lane allocated area until the pit lane exit is closed before the scheduled start of the formation lap, and he must stop in a line in the fast lane.

Under these circumstances working in the fast lane will be permitted for a period ending 90 seconds after the commencement of the Formation lap, after which all personnel and equipment must be clear of the fast lane. Any such work is restricted to:

- Starting the engine and any directly associated preparation;

- a) *Une voiture ne peut pas être libérée depuis son garage ou position de pit stop si cela met en danger le personnel dans la pit lane ou bien un autre pilote. Les voitures se trouvant dans la voie rapide ont la priorité sur celles qui rejoignent la voie rapide depuis la voie intérieure.*

Une fois qu'une voiture a quitté sa zone de travail elle doit intégrer la voie rapide dès qu'elle peut le faire en toute sécurité et sans gêner inutilement les voitures qui se trouvent déjà sur la voie rapide.

- b) *Si une voiture est considérée avoir été libérée d'une manière, dans une situation ou un état dangereux au cours d'une séance d'essais (libres ou qualificatifs), les Commissaires Sportifs pourront faire reculer ce pilote d'autant de places sur la grille qu'ils le jugeront appropriées.*
- c) *Si une voiture est considérée avoir été libérée d'une manière, dans une situation ou un état dangereux au cours d'une procédure de départ ou d'une course, une pénalité en temps pourra être imposée. Toutefois, si le pilote se retire de la course parce que la voiture est libérée dans des conditions dangereuses, une amende peut être imposée au concurrent.*
- d) *Une pénalité supplémentaire sera imposée à tout pilote qui, de l'avis des Commissaires Sportifs, continue à conduire sa voiture en sachant qu'elle a été libérée dans une situation ou état dangereux.*

25.8. *Le Comité d'Organisation désignera une zone de la Pit Lane où chaque équipe/concurrent pourra travailler et où pourront avoir lieu les arrêts aux stands. Pour les équipes concurrentes utilisant les stands, cette zone sera, si possible, celle située juste en face de leur garage.*

Pendant une Epreuve, il n'est pas permis d'arrêter ou de stationner une voiture, même temporairement, en dehors de la zone de la voie des stands assignée à l'équipe/concurrent concernée.

Toute violation de cette règle pendant les séances d'essais qualificatifs ou pendant les courses sera soumise à l'appréciation des Commissaires Sportifs qui seront seuls juges de la sanction appliquée.

25.9. *À l'exception des tours de reconnaissance autorisés par l'Article 31.1, tout pilote devant prendre le départ de la course depuis la voie des stands ne pourra conduire sa voiture depuis le garage ou zone de travail attribuée à son équipe qu'à la fermeture de la sortie des stands avant le départ prévu du tour de formation et il devra s'arrêter en file dans la voie rapide.*

Dans ces circonstances, le travail sur la voie rapide sera autorisé pendant une période se terminant 90 secondes après le départ du tour de formation et à partir de ce moment tout le personnel et l'équipement doivent être dégagés de la voie rapide. Les seules opérations permises seront les suivantes :

- *Démarrer le moteur et toute préparation directement associée ;*

- The fitting or removal of permitted cooling and/or heating devices;
- Changes made for the driver's comfort;
- Changing wheels and tyres.

When cars are permitted to leave the Pit Lane, they must do so in the order that was established under Article 31.2, unless another car is unduly delayed. At all times drivers must follow the directions of the marshals.

25.10. Cars may enter or remain in the "fast lane" only with the driver seated in the car behind the steering wheel in his normal position, even when the car is being pushed.

25.11. Unless a car is pushed from the grid at any time during the starting procedure, cars may only be driven from the team's designated area to the end of the pit lane.

Any car(s) required to stop at the pit exit must form up in a line in the fast lane and leave in the order they got there unless another car is unduly delayed.

25.12. Competitors must not paint lines on any part of the pit lane.

Any breach of this provision will entail a fine of a minimum of five hundred (500) euros, and the sanction may even lead to disqualification from the event at the sole discretion of the Stewards.

25.13. Other than under Article 25.9 above, no equipment may be left in the "fast lane".

Any breach of this rule during the qualifying sessions or during the races will be submitted for the assessment of the Stewards, while alone shall judge the sanction to apply.

25.14. At no time may a car be reversed in the pit lane under its own power.

Should any driver overshoot his pit working area and stops beyond, the car may only go back to its own working area by being pushed and with its engine switched off.

Any breach of this rule will result in the following penalties:

a) During the qualifying sessions:
For each infringement, cancellation of the best qualifying time

b) During the races: for each infringement, a drive-through penalty.

- Le montage ou démontage de dispositifs de refroidissement et/ou chauffage admis ;
- Toute modification effectuée pour le confort du pilote ;
- Changement des jantes et pneumatiques.

Au moment où les voitures sont autorisées à quitter la Pit Lane, elles devront le faire dans l'ordre établi à l'article 31.2 à moins qu'une autre voiture ne soit excessivement retardée. À tout moment les pilotes doivent suivre les instructions des commissaires.

25.10. *Les voitures ne peuvent entrer sur la « voie rapide » ou y stationner qu'avec le pilote assis dans la voiture derrière le volant en position normale, même lorsque la voiture est poussée.*

25.11. *Sauf si une voiture est poussée de la grille à tout moment lors de la procédure de départ, les voitures ne pourront être conduites que depuis l'emplacement attribué jusqu'à la sortie des stands.*

Toutes les voitures auxquelles il aura été demandé de s'arrêter à la sortie des stands doivent former une file dans la voie rapide et partir dans l'ordre dans lequel elles sont arrivées à moins qu'une autre voiture ne soit excessivement retardée.

25.12 *Il est interdit de peindre des lignes sur la voie des stands.*

Toute infraction à cette disposition entraînera une amende d'un minimum de cinq cents (500) euros et la sanction pourra même aller jusqu'à la disqualification de l'épreuve à la seule discrétion des Commissaires Sportifs.

25.13 *À l'exception de ce qui est prévu à l'Article 25.9 ci-dessus, aucun matériel ne pourra être laissé sur la « voie rapide ».*

Toute violation de cette règle pendant les séances d'essais qualificatifs ou pendant les courses sera soumise à l'appréciation des Commissaires Sportifs qui seront seuls juges de la sanction à appliquer.

25.14. *A aucun moment, une voiture ne peut faire marche arrière dans la voie des stands par ses propres moyens.*

Si un pilote dépasse sa zone de garage et s'arrête au-delà, la voiture ne peut regagner sa propre zone de garage qu'en étant poussée, et en ayant son moteur coupé.

Toute violation de cette règle aura pour conséquence les pénalités suivantes :

*a) Pendant les séances d'essais qualificatifs :
Pour chaque infraction, annulation du meilleur temps de qualification*

b) Pendant les courses : Pour chaque infraction, une pénalité de passage par la voie des stands (« drive-through »).

25.15. Pit lane areas shall not be used for any purpose other than to take part in practice sessions and races for which the competitors are entered, unless authorisation has been given by the Race Director and/or his Deputy.

Any breach of this rule will entail a fine of five hundred (500) euros.

At any time, cars can only be moved into the pit lane with the authorisation of the Race Director and/or his Deputy, and the car must be moved in the direction of the race and with the engine switched off.

25.16. It is prohibited to add oil during the races. Any breach of this rule will entail disqualification of the offender from the race.

25.17. No one under the age of 16 is permitted in the pit lane.

25.18. If a team/competitor uses a pit garage, the garage doors must be open at all times, unless specifically requested by the Officials, during the qualifying sessions and the races of the Championship. The inside must always remain visible from the pit lane throughout the duration of the periods of activity on the track.

25.19. Cars are neither allowed to move to the exit of the pit lane or wait in the "fast lane" until the green light at the pit exit is on, except under the provisions of the Article 25.9 of these Regulations.

However, only for the starting procedure before races, if a "FAST LANE OPEN" message is displayed on the timing monitors and/or by the team radio at one (1) minute before the opening of the pit exit, the cars may be driven from their designated working area to the end of the pit lane, and they must form up in a line in the fast lane. The first car must stop at one car length before the pit lane ending line. Cars leave in the order they got there, unless another car is unduly delayed.

25.20. In exceptional circumstances, the Race Director may ask for the pit entry to be closed during a race for safety reasons.

- a) At such times, drivers may only enter the pit lane in order to make essential and entirely evident repairs to be carried out to the car.
- b) A 10 seconds penalty added to the total race time will be imposed on any driver who, in the opinion of the Stewards, entered the pit lane for any other reason whilst it was closed.

25.21. All team personnel working in the pit lane must wear identical clothing identifying the team.

25.15. Les zones de la voie des stands ne pourront être utilisées dans aucun autre but que la participation aux séances d'essais et aux courses pour lesquelles les concurrents sont engagés, sauf autorisation délivrée par le Directeur d'Épreuve et/ou son Adjoint.

Tout manquement à cette règle entraînera une amende de cinq cents (500) euros.

Si une voiture doit être déplacée sur la voie des stands à n'importe quel moment, cela ne peut se faire qu'après en avoir reçu l'autorisation du Directeur d'Épreuve et/ou de son Adjoint et la voiture devra être déplacée dans le sens de la course et moteur à l'arrêt.

25.16. Il est interdit de rajouter de l'huile pendant les courses. Toute infraction à cette règle entraînera la disqualification de la course du contrevenant.

25.17. Les personnes de moins de 16 ans ne sont pas admises dans la voie des stands.

25.18. En cas d'utilisation d'un garage par une équipe concurrente, les portes de ce garage doivent être ouvertes en permanence, sauf demande spécifique des Officiels, durant les séances d'essais qualificatifs et les courses du Championnat. L'intérieur doit toujours demeurer visible depuis la voie des stands pendant toute la durée des périodes d'activité sur la piste.

25.19. Tant que le feu vert à la sortie des stands n'est pas allumé, les pilotes ne sont pas autorisés à se diriger vers la sortie de la Pit Lane ni attendre dans la « voie rapide », sauf dans le cas prévu à l'article 25.9 du présent Règlement.

Néanmoins, uniquement lors de la procédure de départ avant les courses, si un message "FAST LANE OPEN" est donnée sur les moniteurs de chronométrage et / ou par la radio des équipes, à une (1) minute de l'ouverture de la sortie des stands, les voitures sont autorisées à aller de leur emplacement dans la zone de travail vers la sortie de la pit lane, en formant une file sur la voie rapide. La première voiture doit s'arrêter à une longueur de voiture de la ligne de fin des stands. Les voitures partent dans l'ordre qu'elles ont formé, à moins qu'une voiture ne soit indument retardée.

25.20. Dans des circonstances exceptionnelles, le Directeur d'Épreuve peut demander la fermeture de l'entrée de la voie des stands pendant la course pour des raisons de sécurité.

- a) Dans ce cas, les pilotes ne peuvent entrer dans la voie des stands que pour effectuer des réparations essentielles et entièrement évidentes sur la voiture.
- b) Une pénalité de 10 secondes ajoutées au temps total de course sera imposée à tout pilote qui, de l'avis des Commissaires Sportifs, entre dans la voie des stands pour toute autre raison pendant que celle-ci est fermée.

25.21. Tous les membres d'une équipe intervenant sur la voie des stands doivent porter une tenue identique identifiant l'équipe

- 25.22.** A maximum of fifteen (15) people per team/competitor bearing the appropriate identification will be permitted on the pit wall.
- 25.23.** Each team/competitor is responsible for positioning and handling all equipment (including the car) during pit stops in such a manner that does not interfere with the normal running of the session or race.
- 25.24.** The equipment may only be prepared in the working area during the lap preceding any pit stop of the car.
- 25.25.** Cars must be completely free of hoses and tools before leaving the assigned pit work area. Any breach of this rule may entail a penalty imposed at the discretion of the Stewards.
- 25.26.** As soon as the Competitor has finished the pit stop, the team personnel must remove from the pit lane working area all equipment that may interfere with other Competitors.
- 25.27.** If, in the opinion of the Pit Lane Marshals and the Officials, any team/competitor, places its equipment such that it constitutes a hazard, an obstruction or an interference with the activities of another competitor, a penalty will be imposed on it at the discretion of the Stewards. Such penalty may lead to the disqualification of the offender from the race.
- 25.28.** It is prohibited to climb on the anti-debris fencing of the pit wall during an event, including after the end of the races. Any breach of this rule may imply a penalty by the Stewards of 300 Euros fine.

Art. 26.- PARC FERMÉ

- 26.1.** Immediately after the end of the qualifying sessions and the races, all cars must proceed directly without stopping to the location designated by the Supplementary regulations as the Parc Fermé, without receiving any object whatsoever, and without any assistance (apart from that of the Marshals if necessary).

Only those officials charged with supervision may enter the Parc Fermé. No intervention of any kind is allowed there unless authorised by such officials.

Parc Fermé rules come into effect at the end of the qualifying sessions and races once the chequered flag is first shown at the finish line. If a car is being worked on at this point in the pit lane, any operation on the car must immediately be stopped and the driver must obey the instructions given by the Officials to drive his car directly to the Parc Fermé.

Unless otherwise authorized by the Stewards, failure to immediately respect the Parc Fermé rules at the end of a qualifying session will entail the cancellation of all the qualifying times. Any breach of this rule after a race will

- 25.22.** *Un maximum de quinze (15) personnes par team/concurrent portant l'identification appropriée sera autorisé dans la zone du mur des stands.*
- 25.23.** *Pendant tout arrêt aux stands, chaque équipe concurrente est responsable de l'emplacement et de la manipulation de tous ses équipements (y compris de la voiture) et doit veiller à ne pas interférer avec le déroulement normal de la séance ou de la course.*
- 25.24.** *En prévision d'un arrêt aux stands, le matériel ne peut être préparé sur la zone de travail que pendant le tour précédant l'arrêt de la voiture.*
- 25.25.** *Les voitures doivent être entièrement libérées de tous les tuyaux et outils avant de quitter la zone d'intervention des stands. Toute infraction à cette règle peut entraîner une pénalité infligée à la discrétion des Commissaires Sportifs.*
- 25.26.** *Dès qu'un Concurrent a terminé son arrêt au stand, le personnel de son équipe devra libérer la zone d'intervention de la voie des stands de tout équipement ou matériel susceptible de gêner d'autres Concurrents.*
- 25.27.** *Si, de l'avis des Commissaires de la voie des stands ou des Officiels, une équipe concurrente, place ses équipements de sorte à constituer un danger, une obstruction ou une interférence avec les activités d'un autre concurrent, une pénalité lui sera infligée à la discrétion des Commissaires Sportifs. Une telle pénalité pourra aller jusqu'à la disqualification du contrevenant de la course.*
- 25.28.** *Il est interdit de grimper sur les grillages anti-débris au-dessus du mur des stands pendant une épreuve, y compris après la fin des courses. Toute infraction pourra être sanctionnée par les Commissaires Sportifs avec une amende de 300 Euros.*

Art. 26.- PARC FERMÉ

- 26.1.** *Immédiatement après la fin des séances d'essais qualificatifs et les courses, toutes les voitures doivent se rendre directement sans s'arrêter au lieu désigné par le règlement particulier comme Parc Fermé, sans recevoir aucun objet quel qu'il soit et sans aucune assistance (hormis celle des Commissaires de piste, si nécessaire).*

N'ont accès au Parc Fermé que les seuls officiels en charge de sa supervision. Aucune intervention d'aucune sorte n'y est permise, à moins d'être autorisée par ces officiels.

Les règles du Parc Fermé entrent en vigueur à la fin des séances d'essais qualificatifs et des courses dès que le drapeau à damier est présenté sur la ligne d'arrivée. À cet instant, si une voiture se trouve en cours d'intervention sur la voie des stands, toute opération sur la voiture doit être immédiatement interrompue et il appartient au pilote de se conformer aux instructions des Officiels pour conduire sa voiture directement en Parc Fermé.

À moins d'y être autorisé par les Commissaires Sportifs, le fait de ne pas se conformer immédiatement aux règles du Parc Fermé à l'issue d'une séance d'essais qualificatifs entraînera

entail disqualification of the car from the results of the race.

In the absence of other provision taken by the Stewards, all cars will remain under Parc Fermé rules until the signal is given to indicate that Parc Fermé, rules no longer apply but no less than thirty (30) minutes after the signature of the provisional results by the Race Director.

- 26.2.** While the Parc Fermé is operational, the Parc Fermé rules apply from the finish line and the exit or the end of the Parc Fermé.
- 26.3.** The Parc Fermé must be secure to prevent any unauthorised person from having access thereto.
- 26.4.** From the moment in which Parc Fermé rules come into effect until cars are released from the Parc Fermé, each Competitor shall provide at least one mechanic to carry out any duties linked to the procedures of the Parc Fermé.
- 26.5.** The end of the Parc Fermé regime will be communicated on the timing monitors if possible, or by any other means.

Art. 27.- BRIEFING

- 27.1.** A briefing made by the Race Director will take place as indicated in the supplementary regulations. All Competitors (or their designated representatives) and the drivers of cars accepted to participate in the Event must attend the whole of the briefing and must sign the attendance sheet.

The door of the briefing room will be closed at the start time of the briefing and latecomers will not be admitted.

- 27.2.** All Competitors are responsible for the attendance of their Drivers at the briefing. A fine of three hundred (300) euros will be imposed on any Competitor and/or Driver absent from the briefing or arriving late. Any late arrival at the briefing will be considered as absence from the briefing. In the case of a second offence during the season, a fine of five hundred (500) euros will be imposed on the Competitor or the Driver

Art. 28.- FREE PRACTICE AND QUALIFYING SESSIONS

- 28.1.** Save where these Sporting Regulations require otherwise, Pit Lane and track discipline and safety measures, will be the same for all practice or qualifying sessions as for the races.
- 28.2.** No driver may start in a race without taking part in the qualifying session, except in a case of force majeure duly recognised as such by the Stewards, who may, in this case, allow the concerned driver to take part in the race.

l'annulation de tous les temps de qualification. Toute infraction à cette règle après une course entraînera la disqualification de la voiture des résultats de la course.

À défaut d'autre disposition prise par les Commissaires Sportifs, toutes les voitures demeureront sous le régime du Parc Fermé jusqu'à ce que le signal de fin d'application des règles du Parc Fermé soit donné, au minimum trente (30) minutes après signature et publication des résultats provisoires par le Directeur d'Epreuve.

- 26.2.** *Tant que le Parc Fermé est opérationnel, les règles du Parc Fermé s'appliquent dans la zone située entre la ligne d'arrivée et la sortie ou la fin du Parc Fermé.*
- 26.3.** *Le Parc Fermé devra être sécurisé pour empêcher toute personne non autorisée d'y avoir accès.*
- 26.4.** *Pendant la durée allant de l'entrée en vigueur des règles du Parc Fermé jusqu'à la libération des voitures du Parc Fermé, chaque Concurrent mettra à disposition au moins un mécanicien pour s'acquitter des obligations liées aux procédures du Parc Fermé.*
- 26.5.** *La fin du régime de Parc Fermé sera communiquée sur les moniteurs de chronométrage, dans la mesure du possible, ou par tout autre moyen.*

Art. 27.- BRIEFING

- 27.1.** *Un briefing effectué par le Directeur d'Epreuve se déroulera selon les indications fournies par le règlement particulier. Tous les Concurrents (ou leurs représentants désignés) et les pilotes des voitures admises à participer à l'Epreuve doivent assister à la totalité du briefing et doivent signer la feuille de présence.*

La porte de la salle de briefing sera fermée à l'heure du début du briefing et les retardataires n'y auront plus accès.

- 27.2.** *Tous les Concurrents sont responsables de la participation de leurs Pilotes au briefing. Une amende de trois cents (300) euros sera infligée à tout Concurrent et/ou Pilote absent lors du briefing ou arrivant en retard. Tout retard au briefing sera assimilé à une absence au briefing. En cas de récidive durant la saison, une amende de cinq cents (500) euros sera infligée au Concurrent ou au Pilote.*

Art. 28.- ESSAIS LIBRES ET ESSAIS QUALIFICATIFS

- 28.1.** *Sauf disposition contraire dans le présent Règlement Sportif, les règles de discipline en vigueur dans la voie des stands et sur la piste ainsi que les mesures de sécurité seront les mêmes pour toutes les séances d'essais que celles en vigueur pendant les courses.*
- 28.2.** *Aucun pilote ne pourra prendre le départ de la course sans avoir pris part aux essais qualificatifs, sauf cas de force majeure reconnu comme tel par les Commissaires Sportifs qui pourront, dans ce cas, autoriser le pilote concerné à prendre le départ de la course.*

28.3. During all practices, there will be a green light and a red light at the end of the pit lane. Cars may only leave the pit lane when the green light is on. Additionally, a blue flag and/or a flashing blue light will be shown in the pit exit road to warn drivers leaving the pit lane if cars are approaching on the track.

28.4. The number of cars authorised to participate in the qualifying sessions will be limited to the maximum authorised by the concerned circuit's licence. Qualifying sessions will be open to all Competitors and drivers admitted to participate in the event.

At the discretion of the Organizing Committee the qualifying sessions may be divided into two groups (Group A and Group B) according to the 2024 provisional driver classification before each event.

Group A will be formed by the drivers in odd positions (1st, 3rd, 5th, 7th position, etc.) in the provisional general classification of the Championship, and Group B will be formed by the drivers classified in even positions (2nd, 4th, 6th, 8th position, etc.), among the drivers appearing on the list of drivers admitted to participate in the event.

Drivers on equal points or who have not scored points at the Championship classification will be allocated to a group pursuant to Art 9.4. Drivers who are participating for the first time will be allocated to a group in accordance with criteria to be determined by the Organising Committee.

For the first event of the season, Group A will be formed by the drivers having finished in odd positions of the classification of the latest collective tests session before the event, and Group B will be formed by the drivers having finished in even positions of the classification of the latest collective tests session before the event.

28.5. Each qualifying session will last a minimum of 20 minutes and a maximum of 30 minutes. If the session is divided into two groups, each session will have a minimum duration of 10 minutes per group and a maximum duration of 15 minutes per group.

All laps completed during the qualifying session will be timed. With the exception of laps during which a red flag is shown, it will be considered that a car has completed a lap each time it crosses the Line either on the track or through the pit lane. Lap times recorded after a "full course yellow-FCY" or a stop signal (red flag) is given will not be taken into consideration for the classification.

28.6. At the end of each qualifying session, the fastest time achieved by each driver will be officially published and posted on the official notice board.

If in a practice or qualifying session two or more drivers achieved identical best lap time, priority will be given to the first one having achieved this time.

28.3. Pendant tous les essais, un feu rouge et un feu vert seront placés à la sortie des stands. Les voitures ne pourront sortir de la voie des stands que lorsque le feu vert sera allumé. En outre, un drapeau bleu et/ou un feu bleu clignotant sera présenté dans la voie de sortie des stands pour prévenir les pilotes quittant la voie des stands si des voitures approchent sur la piste.

28.4. Le nombre de voitures autorisées à participer aux essais qualificatifs sera limité au maximum autorisé par la licence du circuit concerné. Les séances d'essais qualificatifs seront ouvertes à tous les Concurrents et pilotes admis à participer à l'épreuve.

A la seule discrétion du Comité d'Organisation, les essais qualificatifs pourront être divisés en deux groupes (Groupe A et Groupe B) en fonction du classement provisoire pilotes 2024 avant chaque épreuve.

Le Groupe A sera formé par les pilotes classés en positions impaires (1ère, 3ème, 5ème, 7ème position...) dans le classement général provisoire du Championnat et le Groupe B sera formé par les pilotes classés en positions paires (2ème, 4ème, 6ème, 8ème position...) parmi les pilotes figurant sur la liste de pilotes admis à participer à l'épreuve.

Les pilotes à égalité de points ou qui n'auront pas marqué des points au classement du Championnat seront affectés à un groupe en accord avec l'Art. 9.4. Les pilotes qui participeraient pour la première fois seront affectés à un groupe selon le ou les critère(s) déterminés par le Comité d'Organisation.

Pour la première épreuve de la saison, le Groupe A sera formé par les pilotes ayant fini en positions impaires du classement de la dernière séance de tests collectifs avant l'épreuve et le Groupe B sera formé par les pilotes ayant fini en positions paires du classement de la dernière séance de tests collectifs avant l'épreuve.

28.5. Chaque séance aura une durée minimum de 20 minutes et une durée maximum de 30 minutes. Si la séance d'essais est divisée en deux groupes, chaque séance aura une durée minimum de 10 minutes par groupe et une durée maximum de 15 minutes par groupe.

Tous les tours effectués pendant la séance d'essais qualificatifs seront chronométrés. À l'exception des tours pendant lesquels un drapeau rouge est présenté, il sera considéré qu'une voiture a effectué un tour chaque fois qu'elle franchira la Ligne par la piste ou par la ligne des stands. Les temps au tour, enregistrés après qu'un signal de "full course yellow-FCY" ou un signal d'arrêt (drapeau rouge) soit donné, ne seront pas pris en considération pour le classement.

28.6. À l'issue de chaque séance des essais qualificatifs, le meilleur temps obtenu par chaque pilote sera officiellement publié et affiché au tableau d'affichage officiel.

Si deux ou plusieurs pilotes réalisent le même temps lors d'une séance d'essais libres ou qualificatifs, priorité sera donnée au pilote qui aura été le premier à réaliser ce temps.

As long as the maximum number of cars authorised to start the race is not exceeded, drivers who have been unable to qualify for the race due to force majeure may be allowed to line up on the starting grid at the discretion of the Stewards. Additional drivers and cars may only be admitted on the starting grid if the following conditions are met:

- a) none of the drivers and cars qualified will suffer any harm if additional drivers and cars are admitted on the starting grid.
- b) the additional drivers must have full knowledge of the circuit and the general safety instructions.
- c) the additional cars will always be placed at the back of the starting grid.

If more than one driver fails to set a lap time, they will be arranged in the following order:

1. any driver who attempted to set a qualifying time by starting a flying lap.
2. any driver who failed to start a flying lap
3. any driver who failed to leave pit lane.

In each of the previous cases, if more than one driver is concerned, the order will be defined according to the Championship provisional standings.

Any driver accepted in this way will be placed at the back of the starting grid after application of any other penalty, and behind any driver accepted by the application of Article 30.2 whose best qualifying time exceeds 110% of the fastest time set at that session.

28.7. If the number of cars qualified for the races is higher than the maximum number of cars allowed to start, two reserve cars will be selected on the basis of qualifying times.

In the case of withdrawal of a qualified car for any reason, only these reserve cars can be accepted to participate in the race.

28.8. A car may not be qualified by more than one driver.

28.9. The Race Director may interrupt a practice session as often and for as long as he thinks necessary to clear the track or to allow the recovery of a car.

As far as possible, the time lost by the suspension of any qualifying session will be recovered in order that the minimum time scheduled for the qualifying session is accomplished.

Should one or more practice sessions be thus interrupted, or the planned duration be shortened, neither protest nor appeal can be accepted concerning the possible effects of the interruption on the qualification of drivers admitted to start.

Tant que le nombre maximal de voitures autorisées à prendre le départ d'une course n'est pas dépassé, les pilotes n'ayant pas pu être qualifiés pour la course en raison d'un cas de force majeure peuvent être admis à prendre place sur la grille de départ à la discrétion des Commissaires Sportifs. Des pilotes et des voitures supplémentaires ne peuvent être admis sur la grille de départ que si les conditions suivantes sont remplies :

- a) aucun des pilotes et voitures qualifiés ne subira de préjudice si des pilotes et des voitures supplémentaires sont admis sur la grille de départ.*
- b) les pilotes supplémentaires doivent avoir la connaissance complète du circuit et des consignes générales de sécurité.*
- c) les voitures supplémentaires seront toujours placées aux dernières positions, au fond de la grille de départ.*

Si plus d'un pilote ne peut enregistrer un temps, ils seront ordonnés comme spécifié ci-dessous :

- 1. tout pilote ayant essayé d'enregistrer un temps en commençant un flying lap.*
- 2. tout pilote n'ayant pas réussi à commencer un flying lap.*
- 3. tout pilote n'ayant pas quitté la pit lane.*

Dans chacun des cas précédents, si plus d'un pilote est concerné, l'ordre sera défini par rapport au classement général provisoire du Championnat.

Tout pilote accepté de cette manière sera placé à l'arrière de la grille de départ après l'application de toute autre pénalité et derrière tout pilote accepté par l'application de l'Article 30.2 dont le meilleur temps qualificatif dépasse les 110% du temps le plus rapide de la séance.

28.7. *Si le nombre de voitures qualifiées pour les courses est supérieur au nombre maximal de voitures pouvant prendre le départ, deux voitures de réserve seront sélectionnées sur la base des temps de qualification.*

En cas de désistement d'une voiture qualifiée pour quelque raison que ce soit, seules ces voitures de réserve peuvent être admises à participer à la course.

28.8. *Une voiture ne peut être qualifiée par plus d'un pilote.*

28.9. *Le Directeur d'Epreuve peut interrompre les essais aussi souvent et pour aussi longtemps qu'il l'estime nécessaire pour dégager la piste ou pour permettre l'enlèvement d'une voiture.*

Dans toute la mesure du possible, le temps perdu par l'interruption d'une séance d'essais qualificatifs sera rattrapé afin que la période minimale prévue pour la séance d'essais soit accomplie.

Au cas où une ou plusieurs séances d'essais seraient ainsi interrompues ou la durée prévue raccourcie, aucune réclamation ni appel relatif aux conséquences possibles sur la qualification des pilotes admis au départ ne sera recevable.

28.10. Any driver, who in the opinion of the Stewards, stops unnecessarily on the circuit or unnecessarily impedes another driver shall be subject to the penalties referred to in Article 28.12.

28.11. If, after an incident or a car stopping on the circuit, it becomes necessary to stop (red flag) or neutralise ("full course yellow FCY") a qualifying session, the best lap time of the driver involved will be cancelled.

The decisions of the Race Director or the Stewards concerning any cancellation of any lap time for this reason are not subject to appeal.

In the case of an incident involving more than one car, and where the Stewards uphold that one or some of the drivers are not directly responsible of the incident, they may decide not to penalise him (them).

If a car stops due to a technical problem without any responsibility from the driver and the team/competitor, duly recognised and accepted by the Scrutineers or the technical staff, the Race Director or the Stewards may decide not to apply any penalty.

28.12. In the event of a driving infringement during any free practice or qualifying session, the Stewards may delete a driver's lap time (or lap times), or drop the driver such number of grid positions as they consider appropriate. In this case, a competitor will not be able to appeal against the decision of the Stewards.

- a) Unless it is completely clear that a driver has committed a driving infringement any such incident will normally be investigated after the relevant session.
- b) Where appropriate, regard will also be given to the provisions of Articles 16.1 and 16.2.

28.13. At the end of each practice session, drivers may only cross the finish line once. Any breach of this rule will be punished by a fine of three hundred (300) euros.

Art. 29.- STOPPING THE PRACTICE SESSIONS

29.1. Should it become necessary to stop any practice session because the circuit is blocked by an accident or because weather or other conditions make it dangerous to continue, the red flag will be shown and the abort lights will be shown at the Line. At the same time, red flags will be deployed at all Marshals posts and the pit exit red light will be switched on.

28.10. *Tout pilote qui, de l'avis des Commissaires Sportifs, s'arrête inutilement sur le circuit ou gêne inutilement un autre pilote sera passible des pénalités prévues à l'article 28.12.*

28.11. *Si après un incident ou l'arrêt d'une voiture sur le circuit, il devient nécessaire d'arrêter (drapeau rouge) ou de neutraliser ("full course yellow-FCY") les essais de qualification, le meilleur temps au tour du pilote impliqué sera annulé.*

Les décisions du Directeur d'Epreuve ou des Commissaires Sportifs concernant toute annulation de temps pour ce motif ne pourront faire l'objet d'un appel.

Dans le cas d'un incident impliquant plus d'une voiture, et où les Commissaires Sportifs retiennent qu'un des pilotes n'a aucune responsabilité directe dans l'incident, ils pourront décider de ne pas le pénaliser.

Dans le cas où l'arrêt d'une voiture serait motivé par un problème technique, hors responsabilité du pilote et de l'équipe/concurrent, reconnu et accepté par les Commissaires Techniques ou par le personnel technique, le Directeur de Course ou les Commissaires Sportifs pourront décider de n'appliquer aucune pénalité.

28.12. *En cas d'une infraction de conduite pendant une séance d'essais libres ou essais qualificatifs, les Commissaires Sportifs pourront supprimer un ou plusieurs temps au tour d'un pilote, ou bien faire reculer le pilote d'autant de places sur la grille qu'ils jugeront nécessaire. Dans ce cas-ci, un concurrent ne pourra pas faire appel contre la décision des Commissaires Sportifs.*

- a) *À moins qu'il ne soit complètement clair qu'un pilote a commis une infraction de conduite, un tel incident sera normalement investigué après la séance concernée.*
- b) *Si besoin, il sera également tenu compte des dispositions des Articles 16.1 et 16.2.*

28.13. *À la fin de chaque séance d'essais, les pilotes ne peuvent franchir la ligne d'arrivée qu'une seule fois. Toute violation de cette règle sera sanctionnée par une amende de trois cents (300) euros.*

Art. 29.- ARRET DES ESSAIS

29.1. *Dans le cas où il deviendrait nécessaire d'arrêter les essais à cause de l'encombrement du circuit à la suite d'un accident, ou parce que les conditions atmosphériques ou d'autres raisons en rendent la poursuite dangereuse, le drapeau rouge sera déployé et tous les feux d'annulation seront allumés sur la Ligne. Simultanément, des drapeaux rouges seront déployés à tous les postes de Commissaires de piste et le feu de signalisation passera au rouge en sortie de voie des stands.*

29.2. When the signal is given to stop, all cars must immediately reduce speed and proceed slowly back to the Pit Lane, and all cars abandoned on the track will be removed to a safe place. No lap time recorded after a stop signal is given will be taken into account.

Art. 30.- STARTING GRID

30.1. The number of cars authorised to start each race of the Championship will be limited to the maximum authorised by the licence of the relevant circuit.

If the number of starting grid positions available on the grid is less than the maximum number of cars authorised to start the race, according to Appendix O of the F.I.A. International Sporting Code, cars not having a place on the starting grid will start from the end of the pit lane, as specified in Article 31.2 and with respect for the provisions of Article 25.7. These cars will be lined up in the fast lane of the pit lane in the order they qualified.

30.2. Any driver whose best qualifying time exceeds 110% of the fastest time set at that session, or who fails to set a qualifying lap time, will not be allowed to take part in the race. Under exceptional circumstances however, which may include setting an appropriate lap time in a previous collective tests or practice session, the Stewards may permit the car to start the race.

Any driver accepted in this manner will be placed at the back of the starting grid after any other penalties have been applied.

Should there be more than one driver accepted in this manner, the grid order will be determined by the Stewards according to Article 28.6. In neither case may a competitor appeal against the Stewards decision.

30.3. If several drivers achieve identical best lap times, priority will be given to the one having achieved this time first.

Once the grid has been established according to Articles 30.8 or 30.9, the starting grid position penalties will be applied to the drivers in question in the order the offences were committed. If, following qualifying, more than one driver incurs a penalty under Article 5.6.1.b preference will be given to the driver whose team/competitor first informed the technical delegate that an engine change will be carried out.

30.4. The grid will be in a staggered 1 x 1 formation and the rows on the grid will be separated by at least 12 metres.

30.5. Cars must take position on the starting grid at least three (3) minutes before the scheduled time for the start of the formation lap.

29.2. Lorsque le signal d'arrêt est donné, toutes les voitures doivent immédiatement réduire leur vitesse et rentrer lentement à la Pit Lane et toutes les voitures abandonnées sur la piste seront retirées et placées en lieu sûr. Aucun temps au tour enregistré après qu'un signal d'arrêt soit donné ne sera pris en considération.

Art. 30.- GRILLE DE DEPART

30.1. Le nombre de voitures autorisées à prendre le départ de chaque course du Championnat sera limité au maximum autorisé par la licence du circuit concerné.

Si le nombre de positions disponibles sur la grille de départ est inférieur au nombre maximal de voitures autorisées à prendre le départ de la course, en application de l'Annexe O du Code Sportif International F.I.A., les voitures n'ayant pas de place sur la grille prendront le départ depuis la fin de la voie des stands comme spécifié à l'article 31.2 et en respectant les dispositions de l'article 25.7. Ces voitures devront s'aligner dans la voie rapide de la voie des stands et dans l'ordre de la séance d'essais qualificatifs.

30.2. Un pilote dont le meilleur temps qualificatif dépasse 110% du temps le plus rapide de la séance, ou qui ne peut pas enregistrer un temps, ne sera pas autorisé à participer à la course. Néanmoins, dans des circonstances exceptionnelles qui pourront inclure la réalisation d'un temps au tour approprié lors d'une précédente séance d'essais ou de tests collectifs, les Commissaires Sportifs pourront autoriser la voiture à prendre le départ de la course.

Tout pilote accepté de cette manière sera placé à l'arrière de la grille de départ après l'application de toute autre pénalité.

Si plus d'un pilote est accepté de cette manière, leur ordre sera déterminé par les Commissaires Sportifs dans le respect de l'article 28.6. Dans ce cas, la décision des Commissaires Sportifs ne pourra faire l'objet d'aucun appel de la part des concurrents.

30.3. Si plusieurs pilotes réalisent des meilleurs temps au tour identiques, priorité sera donnée à celui qui a réalisé ce temps le premier.

Une fois que la grille a été établie en accord avec les Articles 30.8 ou 30.9, les pénalités de position de grille seront appliquées aux pilotes concernés dans l'ordre dans lequel les infractions ont été commises. Si, à l'issue des qualifications, plusieurs pilotes encourent une pénalité en vertu de l'Article 5.6.1.b, la priorité sera donnée au pilote dont l'équipe concurrente aura informé avant le délégué technique qu'un changement de moteur sera effectué.

30.4. Le départ sur la grille s'effectuera en formation décalée 1 x 1 et les rangs de la grille seront distants d'au moins 12 mètres.

30.5. Les voitures devront prendre position sur la grille de départ au moins trois (3) minutes avant l'heure prévue pour le départ du tour de formation.

Any car that has not taken its place on the grid by the time the “three minutes” signal is shown will not be permitted to do so and must start from the pit lane.

- 30.6.** Any competitor whose car is unable to start for any reason whatsoever (or who has good reason to believe that his car(s) will not be ready to start) must inform the Stewards accordingly at the earliest opportunity and, in any event, no later than 60 minutes before the start of the race. If a car is thus withdrawn, the grid will be closed up accordingly.

Any competitor whose car withdraws from a race without duly informed the Stewards shall receive a fine of three hundred (300) euros.

- 30.7.** The final starting grid of a race will be published at least forty five (45) minutes before the scheduled time of the race start.

COMPOSITION OF THE GRID OF THE FIRST RACE

- 30.8.** Unless otherwise provided by the Supplementary Regulations of the relevant event, the starting grid of the first race will be determined according to the order of the best lap times achieved by the drivers during the first qualifying session (if the final classification cannot be published, the last provisional classification published will be taken into account to establish the starting grid).

If the session is split into two groups, the starting grid of the first race will be determined according to the order of the best lap times achieved by the drivers of each group during the first qualifying session as follows:

The driver having achieved the best absolute time of the two groups will occupy the “pole position” and the rest of the qualified drivers of his group lined up behind him according to their best time. The drivers qualified from the other group will form the other lane of the grid according to their best time, with the fastest driver on the first line alongside the car in “pole position”.

If one of the groups has less qualified drivers than the other group, the gaps left on the grid will be closed up accordingly.

COMPOSITION OF THE GRID OF THE SECOND RACE

- 30.9** Unless otherwise indicated by the Supplementary Regulations of the relevant Event, the starting grid of the second race will be determined according to the order of the best lap times achieved by the drivers during the second qualifying session (if the final classification cannot be published, the last provisional classification published will be taken into account to establish the starting grid).

If the second qualifying session did not take place for force majeure reasons, the starting grid of the second

Toute voiture qui n'aura pas pris place sur la grille au moment du signal « trois minutes » ne sera pas autorisée à le faire et devra partir de la voie des stands.

- 30.6.** *Tout concurrent dont la voiture serait dans l'impossibilité de prendre le départ pour quelle que raison que ce soit (ou qui a de bonnes raisons de penser que sa voiture ne sera pas prête à prendre le départ) devra en informer les Commissaires Sportifs dès qu'il en aura l'occasion et, dans tous les cas, pas plus tard que 60 minutes avant le départ de la course. Si une voiture est ainsi retirée, l'intervalle laissé sur la grille sera comblé en conséquence.*

Tout concurrent dont la voiture ne prend pas le départ d'une course sans en avoir dûment informé les Commissaires Sportifs se verra infliger une amende de trois cents (300) euros.

- 30.7.** *La grille de départ définitive d'une course sera publiée au moins quarante-cinq (45) minutes avant l'horaire prévu pour le départ de cette course.*

COMPOSITION DE LA GRILLE DE LA PREMIERE COURSE

- 30.8.** *A moins qu'elle ne soit prévue autrement par le règlement particulier de l'épreuve concernée, la grille de départ de la première course sera déterminée suivant l'ordre des meilleurs temps au tour réalisés par les pilotes au cours de la première séance d'essais qualificatifs (si le classement final ne peut pas être publié, le dernier classement provisoire publié sera pris en considération pour établir la grille de départ).*

Si la séance d'essais est divisée en deux groupes, la grille de départ de la première course sera déterminée suivant l'ordre des meilleurs temps au tour réalisés par les pilotes de chaque groupe au cours de la première séance d'essais qualificatifs comme suit :

Le pilote ayant réalisé le meilleur temps absolu des deux groupes occupera la « pole position » et le reste de pilotes qualifiés de son groupe seront alignés derrière lui en fonction de leur meilleur temps. Les pilotes qualifiés de l'autre groupe formeront l'autre file de la grille en fonction de leur meilleur temps avec le pilote le plus rapide en première ligne à côté de la voiture en « pole position ».

Si un des groupes a moins de pilotes classés que l'autre groupe, les intervalles laissés sur la grille seront comblés en conséquence.

COMPOSITION DE LA GRILLE DE LA SECONDE COURSE

- 30.9** *A moins qu'elle ne soit prévue autrement par le règlement particulier de l'épreuve concernée, la grille de départ de la seconde course sera déterminée suivant l'ordre des meilleurs temps au tour réalisés par les pilotes au cours de la seconde séance d'essais qualificatifs (si le classement final ne peut pas être publié, le dernier classement provisoire publié sera pris en considération pour établir la grille de départ).*

Si la seconde séance d'essais qualificatifs n'a pas lieu pour des raisons de force majeure, la grille de départ

race will be determined according to the order of the second best lap times achieved by the drivers during the first qualifying session (if the final classification cannot be published, the last provisional classification published will be taken into account to establish the starting grid).

If the session is split into two groups, the starting grid of the second race will be determined according to the order of the best lap times achieved by the drivers of each group during the second qualifying session as follows:

The driver having achieved the best absolute time of the two groups will occupy the "pole position" and the rest of the qualified drivers of his group lined up behind him according to their best time. The drivers qualified from the other group will form the other lane of the grid according to their best time, with the fastest driver on the first line alongside the car in "pole position".

If one of the groups has less qualified drivers than the other group, the gaps left on the grid will be closed up accordingly.

PRE-GRID

30.10. Before the qualifying sessions and the races, the presence in pre-grid for thirty (30) minutes is mandatory.

In the case of delay due to a technical problem or for any other reason, the competitor must notify the Scrutineers, which shall be the sole judges of the validity of the reason and the possibility of reporting to the Stewards, who may then decide to apply a sanction.

Art. 31.- STARTING PROCEDURE

31.1. Fifteen (15) minutes before the start of the formation lap, the pit exit will be opened and all cars, including any that are required to start the race from the pit lane, will be permitted to leave the pit lane to cover one or several reconnaissance laps.

Should any driver wish to cover more than one reconnaissance lap, this must be done by driving down the pit lane at greatly reduced speed between each of the laps. Any dangerous driving or any exceeding of the speed limits in the pit lane between reconnaissance laps will be sanctioned by a penalty against the offending driver pursuant to Article 24.10.

At the end of this lap all cars starting the race from the grid must stop on the grid in the starting order with their engines stopped, and all cars required to start the race from the pit lane must enter the pit lane.

All drivers going to the pit exit at this time must do so at a constant speed and with a constant throttle. This applies over the whole of the pit lane whether a driver is going to the pit exit from his garage or his position in the pit lane, or travelling through the pit lane between reconnaissance laps.

de la seconde course sera déterminée suivant l'ordre des deuxièmes meilleurs temps au tour réalisés par les pilotes au cours de la première séance d'essais qualificatifs (si le classement final ne peut pas être publié, le dernier classement provisoire publié sera pris en considération pour établir la grille de départ).

Si la séance d'essais est divisée en deux groupes, la grille de départ de la seconde course sera déterminée suivant l'ordre des meilleurs temps au tour réalisés par les pilotes de chaque groupe au cours de la seconde séance d'essais qualificatifs comme suit :

Le pilote ayant réalisé le meilleur temps absolu des deux groupes occupera la « pole position » et le reste de pilotes qualifiés de son groupe seront alignés derrière lui en fonction de leur meilleur temps. Les pilotes qualifiés de l'autre groupe formeront l'autre file de la grille en fonction de leur meilleur temps avec le pilote le plus rapide en première ligne à côté de la voiture en « pole position ».

Si un des groupes a moins de pilotes classés que l'autre groupe, les intervalles laissés sur la grille seront comblés en conséquence.

PRE-GRILLE

30.10. Avant les séances d'essais qualificatifs et les courses, la présence en pré-grille pendant trente (30) minutes est obligatoire.

En cas de retard dû à un problème technique ou pour toute autre raison, le concurrent devra en faire part aux Commissaires Techniques qui seront seuls juges de la validité du motif et de l'éventualité de faire un rapport aux Commissaires Sportifs, lesquels pourront alors décider de l'application d'une sanction.

Art. 31.- PROCEDURE DE DEPART

31.1. Quinze (15) minutes avant l'horaire prévu pour le départ du tour de formation, la sortie des stands sera ouverte et toutes les voitures, y compris celles qui sont requises de démarrer la course depuis la voie des stands, seront autorisées à quitter la voie des stands afin de réaliser un ou plusieurs tours de reconnaissance.

Si les pilotes souhaitent effectuer plus d'un tour de reconnaissance, ils effectueront un passage par la voie des stands à une vitesse très réduite entre chacun des tours. Toute conduite dangereuse ou tout dépassement des limitations de vitesse dans la voie des stands entre les tours de reconnaissance sera sanctionné(e) par une pénalité à l'encontre du pilote contrevenant en vertu de l'Article 24.10.

À l'issue de ce tour, toutes les voitures partant de la grille doivent s'arrêter sur la grille dans l'ordre de départ, moteur à l'arrêt et toutes les voitures devant prendre le départ de la course depuis la voie des stands doivent entrer dans la voie des stands.

Tous les pilotes se dirigeant vers la sortie des stands à ce moment doivent le faire à une vitesse constante et avec une position d'accélérateur constante. Cela est applicable sur la totalité de la voie des stands que ce soit pour un pilote sortant de son garage, ou sa position en pit lane, pour se diriger vers la sortie des

Any car which does not complete a reconnaissance lap and can not reach the starting grid under its own power will not be permitted to start the race from the starting grid.

- 31.2.** Nine (9) minutes before the start of the formation lap, a warning signal will be given indicating that the exit of the pit lane will be closed in two (2) minutes.

Seven (7) minutes before the scheduled start of the formation lap the end of the pit lane will be closed and a second warning signal will be given. Any car which is still in the pit lane can start from the end of the pit lane, provided it got there under its own power. If more than one car is affected, they must line up in the order in which they qualified. However, any car reaching the end of the pit lane after the “five minutes” signal must start behind any other car already aligned at the pit exit.

All such cars may then join the race once the whole field has passed the end of the Pit Lane for the first time after the start.

- 31.3.** The approach of the start will be announced by signals shown five minutes, three minutes, one minute and fifteen seconds before the start of the formation lap each of which will be accompanied by an audible warning.

- 31.4.** When the “three minutes” signal is shown, all cars on the grid and any cars in the fast lane must have their wheels fitted. After this signal, wheels may only be removed in the pit lane. Any car whose wheels are not fully fitted at the “three minutes” signal will be penalised with a drive-through.

Also at the “three minutes” signal, all people except drivers, officials and the technical staff of the teams must leave the grid. Team personnel and equipment trolleys must commence leaving the grid.

- 31.5.** When the “one minute” signal is shown, engines should be started and all team personnel must leave the grid by the time the “fifteen seconds” signal is given, taking all equipment with them.

If any team personnel are touching a car or team equipment is connected to a car on the grid after the “15 seconds” signal has been shown, the driver of the car concerned must start the race from the pit lane as specified in Article 31.2. A drive-through penalty will be imposed on any driver who fails to start the race from the pit lane for this reason.

If any driver needs assistance after the “15 seconds” signal, he must raise his arm and, when the remainder

stands ou en passant par la voie des stands entre deux tours de reconnaissance.

Toute voiture qui ne compléterait pas un tour de reconnaissance ou incapable de joindre la grille de départ par ses propres moyens ne sera pas autorisée à prendre le départ de la course depuis la grille de départ.

- 31.2.** *Neuf (9) minutes avant l'horaire de départ prévu pour le tour de formation, un signal d'avertissement annonce que la fermeture de la sortie de la ligne des stands aura lieu deux (2) minutes plus tard.*

Sept (7) minutes avant l'horaire de départ prévu pour le tour de formation, la sortie des stands sera fermée et un second signal sonore retentira. Toute voiture se trouvant encore dans les stands pourra prendre le départ depuis les stands, à condition d'avoir rejoint la sortie de la ligne des stands par ses propres moyens. Si plusieurs voitures sont concernées, elles devront se mettre en file dans l'ordre dans lequel elles se seront qualifiées. Cependant, toute voiture rejoignant la fin de la voie des stands après le signal « cinq minutes » devra démarrer derrière toute voiture déjà alignée à la sortie de la voie des stands

Ces voitures pourront rejoindre la course dès que l'ensemble du plateau aura franchi la fin de la Pit Lane pour la première fois après le départ.

- 31.3.** *L'approche du départ sera annoncée par des panneaux présentés cinq minutes, trois minutes, une minute et quinze secondes avant le départ du tour de formation, chacun de ces panneaux sera accompagné d'un signal sonore.*

- 31.4.** *Lorsque le signal « trois minutes » est présenté, toutes les voitures sur la grille et toute voiture sur la voie rapide de la pit lane doivent avoir leurs roues montées. Après ce signal, les roues pourront être démontées uniquement dans la voie des stands. Toute voiture dont toutes les roues ne seraient pas montées au signal « trois minutes » sera pénalisée par un passage par la voie des stands (« drive through »).*

Également au signal « trois minutes » toutes les personnes sauf les pilotes, officiels et le personnel technique des équipes devront quitter la grille. Le personnel des équipes et les chariots de matériel doivent commencer à quitter la grille.

- 31.5.** *Lorsque le panneau « une minute » sera montré, les moteurs seront démarrés et tout le personnel technique des équipes devra quitter la grille avant que le signal « quinze secondes » ne soit donné en emportant tout le matériel avec eux.*

Si un membre du personnel de l'équipe touche une voiture ou si du matériel appartenant à une équipe est connecté à une voiture sur la grille après que le signal « 15 secondes » est montré, le pilote de la voiture concernée devra commencer la course depuis la voie des stands conformément à l'article 31.2. Une pénalité de passage par la voie des stands (« drive through ») sera imposée à tout pilote qui n'aurait pas pris le départ de la course depuis la voie des stands pour ce motif.

Si un pilote a besoin d'assistance après le signal « 15 secondes », il devra lever le bras et lorsque toutes les

of the cars able to do so have left the grid, Marshals will be instructed to push the car into the pit lane.

In either of the above cases, Marshals with yellow flags will stand beside any car(s) concerned to warn drivers behind.

- 31.6.** When the green lights are illuminated or the green flag is waved, all cars on the grid should begin the formation lap, with the pole position driver leading.

When leaving the grid, all drivers must respect the pit lane speed limit until they pass pole position.

Any driver who is unable to start the formation lap must raise his arm in order to inform the track marshals.

Marshals will be instructed to push any car (or cars) which remain on the grid into the pit lane by the fastest route immediately after cars able to do so have left the grid. Any driver being pushed from the grid may not attempt to start the car and must follow the instructions of the marshals.

- 31.7.** During the formation lap practice starts are forbidden and the formation must be kept as tight as possible.

- 31.8.** Overtaking during the formation lap is only permitted if a car is delayed and cars behind cannot avoid passing it without unduly delaying the remainder of the field. In this case, drivers may only overtake to re-establish the original starting order.

Any driver delayed in this way, and who is unable re-establish the original starting order before he reaches the first safety car line, must enter the pit lane and start from the end of the pit lane as specified in Article 31.2.

A 10 seconds penalty added to the total race time will be imposed on any driver who, in the opinion of the Stewards, unnecessarily overtook another car during the formation lap.

A drive-through penalty will be imposed on any driver who fails to enter the pit lane if he has not re-established the original starting order before he reaches the first safety car line.

- 31.9.** When the cars come back to the grid at the end of the formation lap, they must stop within their respective starting grid positions, keeping their engine running.

Grid Marshals will stand outside of the track alongside at least each row with boards showing the number of the car or the line number until the car concerned is completely stopped.

autres voitures en mesure de partir auront quitté la grille, les Commissaires seront alors chargés de pousser la voiture dans la voie des stands.

Dans l'un ou l'autre des cas ci-dessus, les Commissaires se tiendront à côté de la ou des voiture(s) concernée(s) munis de drapeaux jaunes afin d'avertir les pilotes arrivant derrière.

- 31.6.** *Lorsque le feu vert est illuminé ou le drapeau vert est agité, toutes les voitures sur la grille entament le tour de formation sous la conduite du pilote se trouvant en pole position.*

Lorsqu'ils quittent la grille, tous les pilotes doivent respecter la limite de vitesse de la voie des stands jusqu'à ce qu'ils dépassent l'emplacement de la pole position sur la grille.

Tout pilote se trouvant dans l'impossibilité de prendre le départ du tour de formation doit lever le bras pour le signaler aux commissaires.

Les Commissaires de piste devront pousser toute voiture (ou toutes les voitures) restant sur la grille dans la voie des stands par la voie plus rapide immédiatement après que les voitures en mesure de le faire ont quitté la grille. Tout pilote poussé hors de la grille ne peut tenter de démarrer la voiture et doit suivre les instructions des commissaires.

- 31.7.** *Pendant le déroulement du tour de formation, il est interdit d'effectuer des essais de départ et les voitures devront rester en formation aussi serrée que possible.*

- 31.8.** *Pendant le tour de formation, les dépassements sont autorisés uniquement si une voiture s'est attardée et si les voitures placées derrière elle sont obligées de la doubler afin d'éviter de retarder indûment le reste du plateau. En pareil cas, les pilotes pourront dépasser uniquement afin de rétablir l'ordre de départ initial.*

Tout pilote retardé de cette façon, et qui ne peut pas rétablir l'ordre de départ original avant qu'il atteigne la première ligne de voiture de sécurité, doit entrer dans la pit lane et prendre le départ depuis la fin de la voie des stands comme spécifié à l'article 31.2.

Une pénalité de 10 secondes ajoutées au temps total de course sera infligée à tout pilote qui, de l'avis des Commissaires Sportifs, a dépassé sans nécessité une autre voiture pendant le tour de formation.

Une pénalité de passage par la voie des stands ("drive through") sera imposée à tout pilote qui ne sera pas rentré dans la voie des stands pour ne pas avoir rétabli l'ordre de départ initial avant qu'il n'atteigne la première ligne de voiture de sécurité.

- 31.9.** *Lorsque les voitures reviendront sur la grille à la fin du tour de formation, elles s'arrêteront sur leur position respective sur la grille, en gardant leur moteur en marche.*

Les Commissaires de grille se tiendront en dehors de la piste le long a minima de chaque ligne de la grille avec des panneaux indiquant le numéro de chaque voiture ou le numéro de ligne jusqu'à ce que la voiture concernée soit complètement arrêtée.

Any driver who ignores the indications given by the Grid Marshals when he takes his place, and/or stops his car out of position indicated by the lines on the grid, may be penalised at the discretion of the Stewards. Particularly, both front wheels of the car must be fully located inside the grid box with no significant portion of the car being outside of the grid box in any direction. Also, no front tyre must be located beyond the grid box front white line.

Should a driver overshoot his grid position, he then must hand signal to the marshals. It is strictly prohibited to reverse a car on the grid for any reason.

There will be a standing start. The signal will be given by means of lights.

31.10. Once all the cars have come to a halt and no board is shown alongside the grid, the "five seconds" signal will be shown and, 5 seconds later, the starter will switch on the red light(s). At any time after the red light(s) appears, the race will start by extinguishing all red light(s).

If the circuit is equipped with a F1 starting system, once all the cars have stopped and no board appears alongside the grid, the 5 second light will appear followed by four, three, two and one second lights.

At any time after the "one second" light appears, the race will start by extinguishing all red lights.

During the start of a race, the pit wall must be kept free of all persons with the exception of properly authorized Officials carrying out specific duties assigned by the Race Director and/or his Deputy and the Fire Marshals equipped with fire-fighting equipment.

EXTRA FORMATION LAP

31.11. If, after returning to the starting grid at the end of the formation lap, a problem arises, the following procedures will apply:

31.11.1. If a car develops a problem that could endanger the start, the driver must immediately raise his hands above his head and the marshal responsible for that row must immediately wave a yellow flag. If the Race Director decides the start should be aborted, a green flag will be waved after the abort lights are switched on, an "EXTRA FORMATION LAP" board will be displayed, and all cars able to do so must complete a further formation lap whilst the car which developed the problem is moved into the pit lane.

When leaving the grid to complete the extra formation lap, all drivers must respect the pit lane speed limit until they pass the pole position.

Tout pilote ne respectant pas les indications données par les Commissaires de grille lorsqu'il prend sa place et/ou qui arrête sa voiture en dehors de la position indiquée par les lignes de la grille, pourra être pénalisé à la discrétion des Commissaires Sportifs. Notamment, les deux roues avant de la voiture doivent être totalement positionnées à l'intérieur de son emplacement de grille en faisant en sorte qu'aucune partie significative de la voiture ne soit située à l'extérieur de l'emplacement de grille quelle que soit l'orientation. Egalement, aucun pneu avant ne doit être situé sur la ligne blanche avant de l'emplacement de grille.

Si un pilote dépasse son emplacement sur la grille de départ, il doit faire un signe de la main aux commissaires de grille. Il est strictement interdit de faire reculer une voiture sur la grille pour quelque raison que ce soit.

Le départ sera un départ arrêté. Le signal sera donné au moyen de feux.

31.10. *Une fois que les voitures sont arrêtées et qu'aucun panneau n'est plus montré le long de la grille, le signal « cinq secondes » est présenté et, 5 secondes plus tard, le starter allumera le ou les feux rouges. À tout moment après l'apparition du ou des feu(x) rouge(s), le départ de la course sera donné par l'extinction du (ou des) feu(x) rouge(s).*

Si le circuit est équipé d'un système de départ F1, une fois que les voitures sont arrêtées et qu'aucun panneau n'apparaît le long de la grille, le feu de 5 secondes sera allumé suivi des feux quatre, trois, deux et une seconde.

À tout moment après l'apparition du feu "une seconde", le départ de la course sera donné par l'extinction de la totalité des feux rouges.

Pendant le départ d'une course, aucune personne ne pourra se tenir le long du mur des stands, à l'exception des Officiels exécutant des tâches spécifiques à la demande du Directeur d'Epreuve et/ou de son Adjoint et des Commissaires Pompiers munis d'un équipement de lutte contre l'incendie.

EXTRA FORMATION LAP

31.11. *Si, après le retour sur la grille de départ au terme du tour de formation, un problème apparaît, les procédures suivantes s'appliqueront :*

31.11.1. *Si un problème susceptible de compromettre le départ apparaît sur une voiture, le pilote doit lever immédiatement les mains au-dessus de sa tête et le commissaire responsable de sa ligne doit immédiatement agiter un drapeau jaune. Si le Directeur d'Epreuve décide que le départ doit être interrompu, un drapeau vert sera agité après que les feux d'annulation auront été allumés, un panneau indiquant "EXTRA FORMATION LAP" sera montré et toutes les voitures en mesure de le faire devront effectuer un autre tour de formation tandis que la voiture qui a été victime du problème est déplacée dans la voie des stands.*

Lorsqu'ils quittent la grille afin de compléter le tour de formation supplémentaire, tous les pilotes doivent respecter la limite de vitesse de la voie des stands

The team personnel of the car moved to the pit lane may then attempt to rectify the problem and if successful, the car may then start the race from the end of the pit lane.

Should there be more than one car involved, their starting order will be determined by the order in which they reached the end of the pit lane.

Every time this happens, the race will be shortened by two (2) minutes or, if the race is contested over a determined number of laps, it will be shortened by one lap.

Any cars that were starting the race from the pit lane may join the extra formation lap once the whole field has passed the end of the pit lane for the first time. If a car is already in the fast lane then it must join the extra formation lap by vacating the fast lane as soon as it is possible. Any such cars may complete the extra formation lap but must enter the pit lane and start the race from the end of the pit lane in the order they get there.

31.11.2. If another problem arises which does not necessitate a delay of the start (see 31.11.3 below), the drivers will be asked to carry out an additional extra formation lap as indicated in point 31.11.1 above.

- a) Any driver who caused the start to be aborted, and is then able to start the extra formation lap must enter the pit lane at the end of the lap and start the race from the pit lane as specified in Article 31.2.
- b) A drive-through penalty will be imposed on any driver who fails to start the race from the pit lane.

31.11.3. DELAYED START

- a) If the Race Director decides the start of the race should be delayed, and the formation lap has not started, the abort lights will be switched on and board saying "DELAYED START" will be displayed. The starting procedure will begin again at the five (5) minute point.

Tyre changing on the grid is not permitted during such a delay.

Every time this happens, the race will be shortened by one lap, or, if the race is to be contested for a given duration, it will be reduced by two minutes.

- b). If the formation lap has started, and the Race Director decides the start should be aborted, the abort lights will be switched on, a board saying "DELAYED START" will be displayed, all cars should return to the grid and all teams/competitors will be informed of the likely delay using the official messaging system. Once

jusqu'à ce qu'ils dépassent l'emplacement sur la grille de la pole position.

Les membres de l'équipe concurrente de la voiture déplacée dans la voie des stands pourra alors tenter de remédier au problème et, dans le cas où elle y parviendrait, la voiture pourra prendre le départ de la course depuis la sortie de la voie des stands.

Dans le cas où plus d'une voiture seraient impliquées, leur ordre de départ sera déterminé en fonction de l'ordre dans lequel elles auront atteint la sortie de la voie des stands.

Chaque fois qu'un extra formation lap se produit, la course sera écourtée de deux (2) minutes ou si la course se dispute sur un nombre de tours déterminé, celle-ci sera réduite d'un tour.

Toute voiture qui allait commencer la course depuis la voie des stands peut rejoindre le tour de formation supplémentaire une fois que tout le peloton a passé la fin de la voie des stands pour la première fois. Si une voiture est déjà dans la voie rapide, elle doit rejoindre le tour de formation supplémentaire en quittant la voie rapide dès que possible. Toutes ces voitures peuvent effectuer le tour de formation supplémentaire mais doivent entrer dans la voie des stands et commencer la course depuis la fin de la voie des stands dans l'ordre dans lequel elles y arrivent.

31.11.2. *Si un autre type de problème qui ne nécessite pas d'interrompre le départ (voir 31.11.3 ci-dessous) se pose, les pilotes devront faire un tour de formation supplémentaire comme indiqué au point 31.11.1 ci-dessus.*

- a) *Tout pilote responsable de l'interruption du départ mais qui serait en mesure de prendre le départ de l'extra formation lap doit entrer dans la voie des stands à la fin du tour et prendre le départ de la course depuis la voie des stands en conformité avec l'article 31.2.*
- b) *Une pénalité « drive through » sera imposée à tout pilote qui ne prendrait pas le départ de la course depuis la voie des stands.*

31.11.3. DELAYED START

- a) *Si le Directeur d'Epreuve décide que le départ doit être retardé et que le tour de formation n'a pas commencé, les feux d'annulation seront allumés et un panneau « DELAYED START » sera présenté. La procédure de départ recommencera à partir du point cinq (5) minutes.*

Le changement de pneumatiques sur la grille ne sera pas autorisé pendant ce laps de temps.

Chaque fois que cela se produit, la course sera écourtée d'un tour ou si la course se dispute sur une durée déterminée ou maximale, celle-ci sera réduite de deux minutes.

- b). *Si le tour de formation a commencé et que le Directeur d'Épreuve décide que le départ doit être interrompu, les feux d'annulation seront allumés et un panneau « DELAYED START » sera présenté, toutes les voitures devront retourner sur la grille et les teams/concurrents seront informés du retard probable via les moniteurs de chronométrage. Une fois l'heure*

the start time is known the starting procedure will begin again at the five (5) minute point.

Tyre changing on the grid is not permitted during such a delay, unless in the opinion of the Race Director each Team/Competitor should be given the opportunity to change tyres by delaying the start. In this case, the starting procedure will begin again at the ten (10) minute point.

Every time this happens, the race will be shortened by one lap, or, if the race is to be contested for a given duration, it will be reduced by two minutes.

31.12. Should Article 31.11 applies, the race will nevertheless count for the Championship classification, no matter how often the procedure is repeated or how much the race time or number of laps is shortened as a result.

31.13. No refuelling will be allowed on the grid if more than one start procedure is necessary under Article 31.11.

Any breach of this rule will entail disqualification from the race.

31.14. Only in the following cases will any variation in the starting procedure be allowed:

a) If it starts to rain after the 5 minute signal but before the race is started, and, in the opinion of the Race Director, the teams/competitors should be given the opportunity to change tyres, the abort lights will be shown at the start line, and the starting procedure will begin again at the 7 minute point.

b) If the start of the race is imminent and, in the opinion of the Race Director, the volume of water on the track is such that it cannot be negotiated safely, even on wet-weather tyres, the abort lights will be shown at the start line and information concerning the likely delay will be displayed on the timing monitors. Once the start time is known at least seven minutes warning will be given.

c) If the race is started behind the safety car, Article 33.15 will apply.

This variation of the starting procedure may also be applied if another type of problem arises after the 5 minute signal.

31.15. At least a 5 seconds penalty added to the total race time, up to disqualification from the race, will be imposed on any driver who is judged to have:

- a) Moved before the start signal is given.
- b) Not correctly positioned his car on the starting grid as described in Art. 31.9.
- c) Any part of the contact patch of its front tyres outside of the lines (front and sides) at the time of the start signal is given.

de départ connue, la procédure de départ recommencera à partir du point cinq (5) minutes.

Le changement de pneumatiques sur la grille ne sera pas autorisé pendant ce laps de temps, sauf si, de l'avis du Race Director, chaque équipe/concurrent doit avoir la possibilité de changer les pneumatiques en retardant le départ. Dans ce cas, la procédure de départ recommencera au point dix (10) minutes.

Chaque fois que cela se produit, la course sera écourtée d'un tour ou si la course se dispute sur une durée déterminée ou maximale, celle-ci sera réduite de deux minutes.

31.12. *Si l'Article 31.11 s'applique, la course comptera tout de même pour le classement du Championnat, quel que soit le nombre de fois où la procédure a été répétée ou quelle que soit la distance/durée dont la course en a été réduite du fait de cette procédure.*

31.13. *Aucun ravitaillement en carburant ne sera autorisé sur la grille si plusieurs procédures de départ sont nécessaires en vertu de l'Article 31.11.*

Toute infraction à cette règle entraînera la disqualification de la course.

31.14. *Une variation de la procédure de départ ne sera admise que dans les cas suivants :*

a) *S'il commence à pleuvoir après l'apparition du signal 5 minutes mais avant le départ de la course et que, de l'avis du directeur de l'Epreuve, les équipes concurrentes devraient avoir la possibilité de changer de pneumatiques, les feux d'annulation seront allumés sur la Ligne de départ, et la procédure de départ recommencera à partir du point 7 minutes.*

b) *Si le départ de la course est imminent et que de l'avis du directeur d'Epreuve, la quantité d'eau sur la piste est telle que celle-ci ne puisse être négociée en sécurité, même avec des pneus pluie, les feux d'annulation seront allumés sur la Ligne et des informations concernant le retard possible seront affichées sur les moniteurs de chronométrage. Une fois l'heure de départ connue, un avertissement sera donné au moins sept minutes à l'avance.*

c) *si le départ de la course est donné derrière la voiture de sécurité, l'Article 33.15 s'applique.*

Cette variation de la procédure de départ pourra être appliquée également si un autre type de problème se pose après l'apparition du signal 5 minutes.

31.15. *Une pénalité d'au moins 5 secondes ajoutées au temps total de course, pouvant aller jusqu'à la disqualification de la course, sera infligée à tout pilote qui sera jugé avoir:*

- a) *Bougé avant que le signal de départ ne soit donné.*
- b) *Ne pas positionner correctement sa voiture sur la grille de départ comme décrit à l'Art. 31.9.*
- c) *Toute partie de la zone de contact de ses pneus avant est en dehors des lignes (avant et latérales) au moment où le signal de départ est donné.*

However, if the driver is judged to have gained one or more places at the start of the race or a significant advantage, then a drive-through penalty may be imposed.

Art. 32.- THE RACE

32.1. Between the time when the pit lane is opened and red lights are extinguished at the start of the race, the use of wet tyres will only be permitted when the Race Director has declared that the track is wet by showing a "Wet Track" board displayed to all competitors.

Once the red lights are extinguished, the drivers are free to choose their tyres ("slick" or "wet"), without waiting for a signal to be given by the Race Director.

32.2. During the race, drivers leaving the pit lane may only do so when the light at the end of the pit lane is green, and on their own responsibility. A marshal with a blue flag and/or a flashing blue light will also warn the driver if cars are approaching on the track.

32.3. Should any car officially retire from the race and enter the pit lane, it must be immediately pushed into its allocated pit garage or to the Parc Fermé.

Art. 33.- SAFETY CAR

33.1. The safety car will be driven by an experienced circuit driver and will carry an observer, capable of recognising all the competing cars, and who will be in permanent radio contact with the race control.

33.2. Before the starting procedure, the safety car will leave the pit lane and take up position at the front of the grid and will remain there until the five minutes signal is given. At this point (except under Article 33.15 below), it will cover a lap of the circuit and take up position.

33.3. The safety car may be brought into operation to neutralise a race upon the order of the Race Director. It will only be used if competitors or officials are in immediate physical danger on or near the track but the circumstances are not such as to necessitate suspending the race.

33.4. When the order is given to deploy the safety car, the message "SAFETY CAR DEPLOYED" is displayed, where possible, on the timing monitors and all marshal's posts will display waved yellow flags and "SC" board will be shown throughout the duration of the intervention.

33.5. No car may be driven unnecessarily slowly, erratically or in a manner which could be deemed potentially dangerous to other drivers or any other person at any time whilst the safety car is deployed. This will apply whether any such car is being driven on the track, the pit entry road or the pit lane.

Néanmoins si le pilote est jugé avoir gagné une ou plusieurs places au moment du départ ou bien un avantage significatif, alors une pénalité de passage par la voie des stands pourra être imposée.

Art. 32.- LA COURSE

32.1. *Entre l'ouverture de la voie des stands et l'extinction du feu rouge pendant la procédure de départ, l'utilisation de pneumatiques pluie ne sera autorisée que lorsque le Directeur d'Epreuve aura déclaré que la piste est humide au moyen d'un panneau « Wet Track », présenté à tous les participants.*

Après l'extinction du feu rouge, les pilotes conserveront à tout moment le libre choix du type de pneumatiques (« slick » ou « pluie »), sans attendre qu'un signal soit donné par le Directeur d'Epreuve.

32.2. *Pendant la course, les pilotes sortant de la voie des stands ne pourront le faire que lorsque le feu à la sortie de la voie des stands sera vert, et sous leur propre responsabilité. Un commissaire de piste muni d'un drapeau bleu ou d'un feu bleu clignotant préviendra également le pilote si des voitures approchent sur la piste.*

32.3. *Si une voiture doit officiellement se retirer de la course et rentrer aux stands, elle devra immédiatement être poussée vers le stand qui est le sien ou dans la zone du Parc Fermé.*

Art. 33.- VOITURE DE SECURITE

33.1. *La voiture de sécurité sera conduite par un pilote de circuit expérimenté. Elle aura à son bord un observateur, capable de reconnaître toutes les voitures en course, et qui sera en contact radio permanent avec la direction de course.*

33.2. *Avant le début de la procédure de départ, la voiture de sécurité quittera la voie des stands et prendra position à l'avant de la grille et restera là jusqu'à ce que le signal des cinq minutes soit donné. A ce moment-là (excepté en application de l'Article 33.15 ci-dessous), elle couvrira un tour du circuit et rejoindra son emplacement.*

33.3. *La voiture de sécurité pourra être mise en service pour neutraliser la course sur décision du Directeur d'Epreuve. Elle ne sera utilisée que si des concurrents ou des officiels courent un danger physique immédiat sur ou près de la piste, dans des circonstances ne justifiant néanmoins pas la suspension de la course.*

33.4. *Quand l'ordre d'utiliser la voiture de sécurité est donné, le message "SAFETY CAR DEPLOYED" sera affiché sur l'écran de chronométrage si possible, et tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux jaunes agités et un panneau «SC» pendant la durée de l'intervention.*

33.5. *Aucune voiture ne pourra être conduite de manière inutilement lente, erratique ou jugée potentiellement dangereuse pour les autres pilotes ou toute autre personne à tout moment pendant que la voiture de sécurité est déployée. Ceci s'appliquera que la voiture soit conduite sur la piste, dans la voie d'entrée des stands ou dans la voie des stands.*

- 33.6.** The safety car will join the track, with its orange lights illuminated, and will do so regardless of where the race leader is.
- 33.7.** All competing cars must reduce speed and form up in line behind the safety car no more than ten car lengths apart.
- 33.8.** With the exception of the cases listed under a) to h) below, no driver may overtake another car on the track, including the safety car, until he passes the Line for the first time after the safety car has returned to the pits. However, if the safety car is still deployed at the beginning of the last lap, or is deployed during the last lap, Article 33.14 will apply.

The exceptions are:

- a) if a driver is signalled to do so from the safety car;
- b) according to articles 33.15 and 35.6 ;
- c) when entering the pits a driver may pass another car remaining on the track, including the safety car, after he has reached the first safety car line;
- d) when leaving the pits a driver may overtake, or be overtaken by, another car on the track before he reaches the second safety car line;
- e) when the safety car is returning to the pits it may be overtaken by cars on the track once it has reached the first safety car line;
- f) Whilst in the pit entry road, pit lane, or pit exit road a driver may overtake another car which is also in one of these three areas;
- g) any car stopping at its designated working area in the pit lane whilst the safety car is using the Pit Lane (see Art. 33.11 below) may be overtaken;
- h) if any car slows with an obvious problem.

33.9. When ordered to do so by the Race Director, the observer in the car will use a green light to signal to any cars between it and the race leader that they should pass. These cars will continue to drive at reduced speed and without overtaking until they reach the line of cars behind the safety car.

33.10. The safety car will be used at least until the leader is behind the safety car and all remaining cars are lined up behind him.

Once behind the safety car, the race leader must keep within ten car lengths of the safety car (except under Article 33.12 below).

33.6. La voiture de sécurité, feux orange allumés, rejoindra la piste quel que soit l'endroit où se trouve la voiture en tête de la course à cet instant.

33.7. Toutes les voitures en course doivent réduire leur vitesse et se mettre en file derrière la voiture de sécurité à une distance inférieure à dix longueurs de voiture.

33.8. À l'exception des cas énoncés ci-après (alinéas a) à h)), aucun pilote ne pourra dépasser une autre voiture sur la piste, y compris la voiture de sécurité, tant qu'il n'aura pas franchi la Ligne pour la première fois après le retour aux stands de la voiture de sécurité. Si la voiture de sécurité est toujours en intervention au début du dernier tour, ou si elle est déployée lors du dernier tour, l'article 33.14 sera appliqué.

Les exceptions sont les suivantes :

- a) si un pilote y est invité par la voiture de sécurité;
- b) selon les articles 33.15 et 35.6 ;
- c) le pilote de toute voiture entrant dans les stands pourra dépasser une autre voiture restant sur la piste, voiture de sécurité comprise après avoir atteint la première ligne de la voiture de sécurité ;
- d) le pilote de toute voiture quittant les stands pourra dépasser ou être dépassée par une autre voiture sur la piste avant qu'elle n'atteigne la deuxième ligne de la voiture de sécurité ;
- e) lors de son retour aux stands, la voiture de sécurité pourra être dépassée par des voitures sur la piste une fois qu'elle aura atteint la première ligne de la voiture de sécurité ;
- f) Un pilote sur la route d'entrée de la voie des stands, dans la voie des stands ou sur la route de sortie des stands peut dépasser un autre qui est aussi dans une de ces trois zones ;
- g) toute voiture s'arrêtant à sa zone de travail désignée sur la pit lane pendant que la voiture de sécurité utilise la Pit Lane (voir art. 33.11 ci-dessous) pourra être dépassée ;
- h) si une voiture ralentit en raison d'un problème évident.

33.9. Quand le Directeur d'Epreuve le lui ordonnera, l'observateur à bord de la voiture de sécurité utilisera un feu vert pour faire signe de dépasser à toutes les voitures se trouvant entre cette voiture et la voiture de tête. Ces voitures continueront de rouler à vitesse réduite et sans se dépasser, jusqu'à ce qu'elles atteignent la file de voitures se trouvant derrière la voiture de sécurité.

33.10. La voiture de sécurité sera utilisée au moins jusqu'à ce que la voiture de tête soit derrière la voiture de sécurité et que les autres voitures soient alignées derrière la voiture de tête.

Une fois derrière la voiture de sécurité, la voiture de tête doit rester à une distance inférieure à dix (10) longueurs de voiture de la voiture de sécurité (excepté en application de l'Article 33.12).

33.11. Whilst the safety car is in operation, competing cars may enter the pit lane, but may only re-join the track when the green light at the end of the pit lane is on. It will be on at all times except when the safety car and the line of cars following it are about to pass or are passing the pit exit. A car re-joining the track must proceed at an appropriate speed until it reaches the end of the line of cars behind the safety car.

Under certain circumstances, the Race Director may ask the safety car and the competing cars to use the pit lane.

In these cases, a signal to use the pit lane will be displayed before the start of the pit entry road, and all teams/competitors will be informed via the timing monitors. Provided the Safety Car orange lights remain illuminated, all cars must follow it into the pit lane without overtaking, drive through it and re-join the track. A drive through penalty will be imposed on any driver who fails to enter the pit lane when required to do so.

Any car entering the pit lane under these circumstances may however stop at its designated garage area or working area.

33.12. When the Race Director decides it is safe to call in the safety car, a "SAFETY CAR IN THIS LAP" message will be displayed, if possible, on the timing monitors, and the safety car orange lights will be extinguished. This will be the signal to the teams/competitors and drivers that it will be entering the pit lane at the end of that lap.

At this point, the first car in line behind the safety car may dictate the pace and, if necessary, fall more than ten car lengths behind it.

In order to avoid the likelihood of accidents before the safety car returns to the pits, from the point at which the lights on the car are turned out, the drivers must proceed at a pace which involves no erratic acceleration or braking nor any other manoeuvre which is likely to endanger other drivers or impede the restart.

As the safety car is approaching the pit entry road, the SC boards at the marshals posts will be withdrawn and, other than on the last lap of the race, as the leader approaches the Line, the yellow flags will be withdrawn and a green flag will be displayed at the Line.

33.13. Each lap completed while the safety car is deployed will be counted as a race lap.

33.14. If the safety car is still deployed at the beginning of the last lap, or is deployed during the last lap, it will extinguish the lights and will enter the pit lane at the end of the last lap and the cars will take chequered flag as normal without overtaking.

33.11. Pendant que la voiture de sécurité est en service, les voitures concurrentes pourront entrer dans la voie des stands, mais elles ne pourront regagner la piste que lorsque le feu vert à la sortie de la voie des stands aura été allumé. Il sera allumé en permanence, sauf lorsque la voiture de sécurité et la file de voitures qui la suit passeront devant la sortie des stands, ou seront sur le point de le faire. Une voiture regagnant la piste avancera à une vitesse appropriée jusqu'à ce qu'elle atteigne l'extrémité de la file de voitures se trouvant derrière la voiture de sécurité.

Dans certaines conditions, le Directeur d'Epreuve pourra demander à la voiture de sécurité et aux voitures d'emprunter la voie des stands.

Dans ce cas, un signal d'utiliser la pit lane sera donné avant le début de la route d'entrée de la voie des stands et les concurrents en seront informés via les écrans de chronométrage. A condition que les feux orange du Safety Car restent allumés, toutes les voitures doivent le suivre dans la voie des stands sans dépasser, remonter celle-ci et rejoindre la piste, sous peine de drive through à tout pilote qui ne rentrera pas dans la voie des stands.

Toute voiture entrant dans la voie des stands dans ces conditions pourra toutefois s'arrêter dans son garage ou dans la zone de pit stop désignée.

33.12. Lorsque le Directeur d'Epreuve rappellera la voiture de sécurité, un message « SAFETY CAR IN THIS LAP » sera affiché, si possible, sur les moniteurs de chronométrage et les feux orange de la voiture seront éteints. Ce sera le signal pour les équipes concurrentes et les pilotes qu'elle rentrera dans la voie des stands à la fin de ce tour.

A ce moment-là, la première voiture de la file derrière la voiture de sécurité pourra imposer l'allure et, si nécessaire, se situer à plus de dix longueurs de voiture derrière elle.

Afin d'éviter le risque d'accidents avant que la voiture de sécurité ne rentre aux stands, mais après qu'elle aura éteint ses feux, les pilotes doivent continuer à une allure ne comportant ni accélération ou freinage intempestifs, ni toute autre manœuvre susceptible de mettre en danger d'autres conducteurs ou de gêner le nouveau départ.

Lorsque la voiture de sécurité approchera de la route d'entrée des stands, les panneaux SC aux postes de surveillance seront retirés et, à l'exception du dernier tour de la course, les drapeaux jaunes seront retirés lorsque le leader approchera de la Ligne et un drapeau vert sera montré sur la Ligne.

33.13. Chaque tour accompli pendant que la voiture de sécurité est utilisée sera compté comme un tour de course.

33.14 Si la voiture de sécurité est encore utilisée au début du dernier tour, ou elle est déployée pendant le dernier tour, celle-ci éteindra ses feux et regagnera la voie des stands à la fin du dernier tour et les voitures passeront sous le drapeau à damier selon la procédure normale sans être autorisées à doubler.

33.15. Under certain circumstances, the race may be started behind the safety car or resumed in accordance with Article 35.5. In either case, at any time before the five-minute signal its orange lights will be illuminated.

This is the signal to the drivers that the race will be started (or resumed) behind the safety car. At the same time, if possible, a message confirming this will be displayed on the timing monitors.

When the green lights are illuminated, the safety car will leave the grid and all drivers must follow in grid order, no more than 10 car lengths apart, and must respect the pit lane speed limit until they pass pole position on the grid. In this case there will be no formation lap and the race will start when the green lights are illuminated.

Any cars that were starting the race from the pit lane may join the race once the whole field has passed the end of the pit lane for the first time. Any such cars must enter the pit lane after the safety car returns to the pits and re-join the race from the end of the pit lane in the order they get there once the whole field has passed the end of the pit lane after the safety car returns to the pits.

Overtaking during the laps behind the safety car is only permitted under the following circumstances:

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

or:

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

In either case, drivers may only overtake to re-establish the original starting order or the order the cars at the pit exit were in when the race started.

Any driver delayed in either way, and who is unable to re-establish the original starting order before he reaches the first safety car line must enter the pit lane and may only join the race once the whole field has passed the end of the pit lane.

A drive-through penalty will be imposed on any driver who, in the opinion of the Stewards, unnecessarily overtook another car during the first lap.

A drive-through penalty will be imposed on any driver who fails to enter the pit lane if he has not re-established the original starting order before he reaches the first safety car line.

33.15 Dans des circonstances exceptionnelles, le départ de la course ou la reprise en accord avec l'article 35.5 du présent règlement peut être donné(e) derrière la voiture de sécurité. Dans les deux cas, ses feux orange seront allumés à tout moment avant le signal cinq minutes.

C'est le signal pour les pilotes que le départ (ou la reprise) de la course sera donné derrière la voiture de sécurité. En même temps, dans la mesure du possible, un message de confirmation sera affiché sur les moniteurs de chronométrage.

Lorsque les feux verts s'allumeront, la voiture de sécurité quittera la grille suivie de toutes les voitures dans l'ordre de la grille à une distance inférieure à 10 longueurs de voiture en respectant la limite de vitesse de la voie des stands jusqu'à ce qu'ils dépassent l'emplacement sur la grille de la pole position. Lors de ce départ de course il n'y aura aucun tour de formation et la course commencera lorsque les feux verts seront allumés.

Toute voiture devant prendre le départ de la course depuis la voie des stands peut rejoindre la course lorsque la totalité du plateau aura passé la fin de la voie des stands pour la première fois. Ces voitures devront rentrer dans la voie des stands après le retour de la voiture de sécurité aux stands et rejoindre la course depuis la fin de la voie des stands une fois que la totalité du plateau aura passé celle-ci après le retour de la voiture de sécurité aux stands.

Les dépassements pendant les tours derrière la voiture de sécurité ne sont autorisés que dans les circonstances suivantes :

a) si une voiture est retardée en quittant la grille et les voitures derrière elle ne peuvent éviter de la dépasser sans retarder indûment le reste du plateau,

ou :

b) s'il y a plus d'une voiture démarrant depuis la voie des stands et une d'elles est indûment retardée.

Dans les deux cas, les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre de départ initial ou l'ordre dans lequel ils se trouvaient à la sortie de la voie des stands lorsque la course a commencé.

Tout pilote retardé dans ces deux cas et qui serait incapable de rétablir l'ordre de départ initial avant qu'il n'atteigne la première ligne de la voiture de sécurité doit rentrer dans la voie des stands et ne pourra rejoindre la course que lors que la totalité du plateau aura passé la fin de la voie des stands.

Une pénalité de passage par la voie des stands (« drive-through ») sera imposée à tout pilote qui aura, de l'avis des Commissaires Sportifs, dépassé sans nécessité une autre voiture pendant le premier tour.

Également une pénalité de passage par la voie des stands (« drive through ») sera imposée à tout pilote qui ne sera pas rentré dans la voie des stands pour ne pas avoir rétabli l'ordre de départ initial avant qu'il n'atteigne la première ligne de la voiture de sécurité.

Art. 34.- SUSPENDING A RACE

34.1. If competitors or officials are placed in immediate physical danger by race cars running on the track and the Race Director deems circumstances are such that the track cannot be negotiated safely, even behind the safety car, the race will be suspended.

Should it become necessary to suspend the race, the Race Director and/or his Deputy will order red flags to be shown at all marshal posts and the red light(s) to be shown at the Line.

34.2. When the signal is given to suspend the race, any overtaking is forbidden, the pit exit will be closed, and all cars must proceed slowly into the pit lane. The first car to arrive in the pit lane should proceed directly to the red flag line, as defined in the Event Notes, staying in the fast lane, all the other cars should form up in a line behind the first car.

34.3. Any cars unable to return to the pit lane as a result of the track being blocked will be brought back when the track is cleared and will be arranged in the order they occupied before the race was suspended.

Additionally, any cars in the pit lane or pit entry road at the time the race was suspended will be arranged in the order they occupied before the race was suspended.

In all cases, the order will be taken at the last point at which it was possible to determine the position of all cars. All such cars will then be permitted to resume the race.

The Safety Car will then be driven to the front of the line of cars in the fast lane.

34.4. Whilst the race is suspended:

a) Neither the race nor the timekeeping system will stop, however, according to Article 8.2 the time remaining countdown will be stopped;

b) Cars maybe worked on once they have stopped in the fast lane, but any such work must not impede the resumption of the race;

c) Refuelling is forbidden;

d) Only team members duly allowed to work on the car by application of article 3.5 of this Sporting Regulation, in addition the team manager of each team/competitor, officials and duly accredited television cameramen will be allowed in the pit lane.

34.5. Unless asked to do so by the Officials, cars may not be moved from the fast lane whilst the race is suspended. A drive-through penalty will be imposed on any driver

Art. 34.- SUSPENSION DE LA COURSE

34.1. *Si les concurrents ou des officiels sont mis en danger physique immédiat par les voitures de course sur la piste et le Directeur d'Épreuve juge que les circonstances sont telles que la course ne peut pas continuer en sécurité, même derrière la voiture de sécurité, la course sera suspendue.*

S'il s'avère nécessaire de suspendre la course, le Directeur d'Épreuve et/ou son Adjoint ordonnera que des drapeaux rouges soient déployés à tous les postes de commissaires de piste et que le(s) feu(x) rouge(s) signalant l'interruption de la course soi(en)t allumé(s) sur la Ligne.

34.2. *Lorsque le signal de suspension de la course est donné, tout dépassement est interdit, la sortie des stands sera fermée et toutes les voitures devront se rendre lentement jusqu'à la voie des stands. La première voiture à arriver sur la voie des stands devra avancer directement jusqu'à la ligne de drapeau rouge telle que définie dans les notes de briefing, en restant sur la voie rapide, toutes les autres voitures doivent s'arrêter en ligne derrière la première voiture.*

34.3. *Si des voitures ne sont pas en mesure de revenir sur la voie des stands du fait que la piste est bloquée, elles seront ramenées lorsque la piste sera dégagée et seront disposées dans l'ordre qu'elles occupaient avant la suspension de la course.*

En outre, toutes les voitures dans la voie des stands ou sur la voie d'entrée des stands au moment où la course a été suspendue seront disposées dans l'ordre qu'elles occupaient avant la suspension de la course.

Dans tous les cas, l'ordre sera établi au dernier point où il était possible de déterminer la position de toutes les voitures. Toutes ces voitures seront ensuite autorisées à reprendre la course.

La Voiture de Sécurité sera conduite devant la file de voitures dans la voie rapide.

34.4. *Pendant la suspension de la course :*

a) Ni la course ni le système de chronométrage ne seront arrêtés mais, en application de l'Article 8.2 le compte à rebours sera arrêté ;

b) Il sera possible d'intervenir sur les voitures une fois qu'elles seront arrêtées sur la voie des stands mais toute intervention de ce genre ne pourra pas empêcher la reprise de la course:

c) Tout ravitaillement en carburant est interdit.

d) Seuls les membres des équipes autorisés à travailler sur la voiture par application de l'article 3.5 de ce Règlement Sportif, de même que le team manager de chaque équipe/concurrent, les officiels et les cameramen de TV dûment accrédités seront autorisés sur la voie des stands.

34.5. *Sauf demande des Officiels, les voitures ne peuvent pas être déplacées de la voie rapide lorsque la course est suspendue. Une pénalité de passage par la voie*

whose car is moved from the fast lane to any other part of the pit lane.

At all times drivers must follow the directions of the marshals.

- 34.6.** If a race is suspended after at least 24 minutes, the cars will be directed to the Parc Fermé and the race will not be resumed.

If the race cannot be resumed, the results will be those obtained at the end of the penultimate lap before the lap during which the race suspension signal was given, and the classification will be established accordingly.

Art. 35.- RESUMING A RACE

- 35.1.** The delay will be kept as short as possible and, as soon as a resumption time is known, the teams/competitors will be informed via the timing monitors, in all cases at least seven (7) minutes warning will be given.

If the race is being resumed in wet conditions and the Race Director deems more than one lap necessary, in which case the use of wet-weather tyres as specified under Article 20.8.3.C is compulsory. If this is the case, at the seven (7) minute point, this will be confirmed to all Competitors using the official messaging system.

- 35.2.** Signals will be shown five minutes, three minutes, one minute and fifteen seconds before the resumption of the race, and each of these signals will be accompanied by an audible warning.

- 35.3.** When the three minutes signal is shown, all cars must have their wheels fitted, after this signal, wheels can only be removed if the car has been moved out of the fast lane or during a further suspension.

A drive-through penalty will be imposed on any driver whose car did not have all its wheels fully fitted at the three minutes signal.

At the "two minutes" point, any cars between the safety car and the leader will be allowed to leave the pit lane and complete a further lap without overtaking, enter the pit lane and then join the line of cars behind the safety car.

- 35.4.** When the "one minute" signal is shown, engines must be started, and all team personnel must leave the fast lane by the time the 15 second signal is given taking all equipment with them.

If any team personnel are touching a car or team equipment is connected to a car in the fast lane after the fifteen (15) seconds signal has been shown the driver of the car concerned must enter the pit lane following the reconnaissance laps behind the Safety Car described in Article 35.5 and resume the race from the pit lane as specified in Article 31.2. A drive-through

des stands (« drive through ») sera imposée à tout pilote dont la voiture serait déplacée de la voie rapide à toute autre partie de la pit lane.

Les pilotes doivent se conformer en permanence aux directives des commissaires de piste.

- 34.6.** *Si une course est suspendue au bout d'au moins 24 minutes, les voitures seront dirigées directement vers le Parc Fermé et la course ne sera pas reprise.*

Si la course ne peut être reprise, les résultats seront ceux obtenus à la fin de l'avant-dernier tour avant le tour au cours duquel le signal de suspension de la course a été donné et le classement sera établi en conséquence.

Art. 35.- REPRISE DE LA COURSE

- 35.1.** *Le retard sera réduit autant que possible et dès que l'heure de reprise sera connue, les équipes concurrentes en seront informées par l'intermédiaire des moniteurs de chronométrage, dans tous les cas au moins sept (7) minutes auparavant.*

Si la course est reprise sur le mouillé et que le directeur de course estime que plus d'un tour est nécessaire, dans ce cas l'utilisation de pneus pluie comme spécifié à l'article 20.8.3.C est obligatoire. Si tel est le cas, au bout de sept (7) minutes, cette information sera confirmée à tous les concurrents par le biais du système de messagerie officiel.

- 35.2.** *Des signaux seront donnés : cinq minutes, trois minutes, une minute et quinze secondes avant la reprise de la course et chacun de ces signaux sera accompagné d'un signal sonore.*

- 35.3.** *Lorsque le signal trois minutes est donné, toutes les voitures doivent être équipées de leurs roues qui, après ce signal, ne pourront être retirées que si la voiture a été déplacée hors de la voie rapide ou lors d'une autre suspension de la course.*

Toute voiture dont toutes les roues ne seront pas complètement montées au signal trois minutes sera pénalisée par un passage par la voie des stands (« drive through »).

Au point "deux minutes", toutes les voitures entre la voiture de sécurité et le leader seront autorisés à quitter la voie des stands, accomplir un autre tour sans dépassement, entrer dans la voie des stands puis rejoindre la file de voitures derrière la voiture de sécurité.

- 35.4.** *Lorsque le signal "une minute" est donné, les moteurs doivent être mis en marche et tout le personnel des équipes doit quitter la voie des stands avec tout le matériel avant que le signal quinze secondes ne soit donné.*

Si un membre du personnel de l'équipe touche une voiture ou si du matériel de l'équipe est connecté à une voiture dans la voie rapide après que le signal de quinze (15) secondes est montré, le pilote de la voiture concernée doit entrer dans la voie des stands après les tours de reconnaissance derrière la voiture de sécurité décrits à l'article 35.5 et reprendre la

penalty will be imposed on any driver who fails to re-start the race from the pit lane.

If any driver needs assistance after the fifteen seconds signal, he must raise his arm and, when the remainder of the cars able to do so have left the pit lane, marshals will be instructed to push the car into the inner lane.

In this case, marshals with yellow flags will stand beside any car concerned in order to warn drivers behind. Drivers may leave the fast lane in order to pass any car unable to leave the pit lane.

35.5. The race will be resumed behind the safety car when the green lights are illuminated or when a green flag is waved and the safety car leaves the pit lane. Drivers must follow the safety car no more than ten car lengths apart.

The safety car will enter the pits after one lap unless:

a) the race is being resumed in wet track conditions and the Race Director deems more than one lap is necessary; in which case the use of wet-weather tyres as specified under Article 20.8.3.C is compulsory ;

b) all cars are not yet in a line behind the safety car;

c) a further incident occurs, necessitating another intervention.

35.6. Overtaking behind the safety car is only permitted in the following cases:

a) Any driver who is delayed when leaving his position in the fast lane or during the lap(s) behind the safety car may overtake to re-establish his original starting position provided he does so before he crosses the first safety car line on the lap the safety car returns to the pits. Should he fail to do so, he must re-enter the pit lane and may only re-join the race once the whole field has passed the end of the pit lane after the race has been resumed.

A drive-through penalty will be imposed on any driver who fails to re-enter the pit lane if he has not re-established the original starting order before he reaches the first safety car line on the lap the safety car returns to the pits.

b) Drivers may leave the fast lane in order to overtake any car delayed with an obvious problem when leaving its position in the fast lane.

Any driver whose car has been pushed from the fast lane, in accordance with Article 35.4 above, may not

course depuis la voie des stands comme spécifié à l'article 31.2. Une pénalité de passage par la voie des stands (« drive-through ») sera imposée à tout pilote qui ne reprend pas la course depuis la voie des stands.

Dans le cas où un pilote aurait besoin d'aide après le signal quinze secondes, il devra lever le bras et, dès que le reste des voitures capables de quitter la voie des stands l'aura fait, les commissaires de piste recevront l'ordre de pousser la voiture dans la voie intérieure des stands.

Dans ce cas, des commissaires de piste munis de drapeaux jaunes se tiendront à côté toute voiture) concernée pour prévenir les pilotes arrivant derrière. Les pilotes peuvent quitter la voie rapide pour dépasser n'importe quelle voiture incapable de quitter la voie des stands.

35.5. *La course reprendra derrière la voiture de sécurité lorsque les feux verts seront allumés ou lorsqu'un drapeau vert sera agité et que la voiture de sécurité quittera la voie des stands. Les pilotes devront suivre la voiture de sécurité à une distance maximale de dix longueurs de voiture.*

La voiture de sécurité entrera dans les stands après un tour à moins que :

a) la course ne soit reprise en conditions de piste humide et que le Directeur d'Epreuve considère que plus d'un tour est nécessaire, dans ce cas l'utilisation de pneumatiques pluie comme spécifié à l'Article 20.8.3.C est obligatoire ;

b) toutes les voitures ne sont pas encore alignées derrière la voiture de sécurité ;

c) un autre incident se produit, rendant nécessaire une autre intervention.

35.6. *Les dépassements derrière la voiture de sécurité ne seront autorisés que dans les cas suivants :*

a) Tout pilote retardé en quittant sa position dans la voie rapide où pendant le(s) tour(s) derrière la voiture de sécurité peut dépasser afin de rétablir sa position de départ pourvu qu'il le fasse avant qu'il n'atteigne la première ligne de la voiture de sécurité dans le tour auquel la voiture de sécurité rentre en pit lane. S'il ne réussit pas à le faire, il devra entrer de nouveau dans la voie des stands et il ne pourra pas réintégrer la course une fois que l'ensemble du plateau aura dépassé la fin de la voie des stands après que la course a été reprise.

Une pénalité de passage par la voie des stands (« drive through ») sera imposée à tout pilote qui ne sera pas rentré dans la voie des stands pour ne pas avoir rétabli l'ordre de départ initial avant qu'il n'atteigne la première ligne de la voiture de sécurité dans le tour où la voiture de sécurité rentre dans la voie des stands.

b) Les pilotes peuvent quitter la voie rapide afin de dépasser une voiture retardée présentant un problème évident en quittant sa position dans la voie rapide.

Tout pilote dont la voiture a été poussée depuis la voie rapide, en conformité avec l'article 35.4 ci-

overtake in order to re-establish the order before the race was suspended.

35.7. Either of the penalties under Article 14.4i) or 14.4.k) will be imposed on any driver who, in the opinion of the Officials, unnecessary overtook another car during the lap (or laps).

During this lap, Articles 33.12, 33.13, 33.14 and 33.15 shall apply.

35.8. If the race cannot be resumed, the results will be taken at the end of the penultimate lap before the lap during which the signal to suspend the race was given.

Art. 36.- FINISH

36.1. The display of the chequered flag on the finish line will be the signal for the end of race as soon as the leading car crosses the Line for the first time after the expiry of the duration for the race in accordance with Article 8.2.

36.2. Should for any reason (other than those under Article 34.1), the end of race signal is given to a car not being the leader, and before the leading car completes the scheduled number of laps or race distance, the race will be deemed to have finished when the leading car last crossed the finish line before the signal was given.

If the end of race signal is given to the leading car before completing the scheduled number of laps, then the race will be considered ended at this moment.

36.3. Should the end of race signal be delayed for any reason, the race will be deemed to have finished when it should have finished.

36.4. After receiving the end of race signal, all cars must proceed directly to the post-race Parc Fermé without stopping, without any unnecessary delay, without receiving any object whatsoever and without receiving any assistance (apart from that of the Marshals if necessary).

After the race, any classified car which cannot reach the post-race Parc Fermé under its own power will be placed under the exclusive control of the Marshals, who will take it to the Parc Fermé.

Art. 37.- CLASSIFICATION

37.1. The car classified in first position will be the one having completed the scheduled duration or distance in the shortest time or, where appropriate, having crossed the finish line in the lead at the end of the race time (or more if the race has been suspended, see Article 8.2). All cars will be classified taking into account to the number of complete laps they have covered, and, for those which have completed the same number of laps, the order in which they crossed the finish line.

dessus, ne peut pas dépasser afin de rétablir l'ordre avant que la course ne soit suspendue.

35.7. *L'une des pénalités mentionnées dans l'Article 14.4.i) ou 14.4.k) sera infligée à tout pilote qui, de l'avis des Commissaires, aura dépassé une autre voiture sans nécessité pendant ce tour (ou tours).*

Pendant ce tour, les Articles 33.12, 33.13, 33.14 et 33.15 s'appliqueront.

35.8. *Si la course ne peut être reprise, les résultats seront ceux obtenus à l'issue de l'avant-dernier tour avant le tour au cours duquel le signal de suspension de la course a été donné.*

Art. 36.- ARRIVEE

36.1. *La présentation du drapeau à damier sur la ligne d'arrivée sera le signal de fin de course dès que la voiture de tête franchira la ligne pour la première fois après l'expiration de la durée prévue pour la course en accord avec l'Article 8.2.*

36.2. *Si, pour une raison quelconque, (autre que celles prévues par l'Article 34.1), le signal de fin de course est donné à une voiture autre que celle de tête et avant que celle-ci n'ait effectué le nombre de tours prévus ou distance prévue, la course sera considérée s'étant terminée lorsque la voiture de tête a franchi pour la dernière fois la ligne d'arrivée avant que le signal ne soit donné.*

Si le signal de fin de course est donné à la voiture de tête avant que celle-ci n'ait effectué le nombre de tours prévus, alors la course sera considérée terminée au moment où est présenté le drapeau.

36.3. *Si le signal de fin de course est retardé, pour quelque raison que ce soit, la course sera considérée comme terminée au moment où elle aurait dû se terminer.*

36.4. *Après avoir reçu le signal de fin de course, toutes les voitures se rendront directement du circuit au Parc Fermé sans s'arrêter, sans retard inutile, sans recevoir aucun objet quel qu'il soit et sans recevoir aucune assistance (hormis celle des Commissaires de piste, si nécessaire).*

Après la course, toute voiture classée ne pouvant atteindre la zone du Parc Fermé par ses propres moyens sera placée sous le contrôle exclusif des Commissaires de piste qui l'emmèneront au Parc Fermé.

Art. 37.- CLASSEMENT

37.1. *La voiture classée en première position sera celle ayant couvert la durée prévue dans le temps le plus court ou, le cas échéant, celle qui aura franchi la ligne d'arrivée en tête à la fin de la durée de course maximale (ou plus si la course a été interrompue, voir Article 8.2). Toutes les voitures seront classées compte tenu du nombre de tours complets qu'elles auront accomplis et, pour celles qui auront totalisé le même nombre de tours, en fonction de l'ordre dans lequel elles ont franchi la ligne d'arrivée.*

37.2. Cars having covered less than 90% of the number of laps covered by the winner (rounded down to the nearest whole number of laps) will not be classified.

37.3. The provisional classification will be published after the race. It will be the only valid result, subject to any amendments which may be made under the Sporting International Code or these Sporting Regulations.

37.4. If an intention to appeal against the official results of the race is filed, the classification in question will be considered as provisional until the decision is given at the end of the appeal procedure.

Art. 38.- PODIUM CEREMONY

38.1. In all events constituting the Championship, a prize giving ceremony will take place on the podium after each of the races.

38.2. Drivers receiving a trophy must attend the podium ceremony and to comply with the rules and instructions relative to this procedure. No exception will be tolerated, save in the case of force majeure or duly approved by the Organising Committee.

38.3. Generally, the drivers finishing the race in 1st, 2nd or 3rd position, as well as the first rookie classified, will have a secure area next to the podium in which to leave their car and directly access the podium.

38.4. The order of awarding of trophies in the ceremony will be as follows:

- a) Driver finishing in third position;
- b) Driver finishing in second position;
- c) Winner of the race;
- d) Winning team (representative of the competitor).
- e) Best "Rookie"

38.5. No person not directly concerned by the podium ceremony is permitted in the area of the podium. This also applies to hostesses and/or the staff representing the commercial brands, with the exception of the staff of the official partners of the Championship responsible for awarding trophies on the podium.

Art. 39.- OFFICIAL PRESS CONFERENCE

39.1. The first three drivers classified at the end of the two races, as well as the first rookie classified, will be bound to attend the official press conferences at the Media Centre at the end of the prize giving ceremony of each race. No exception will be tolerated, save in the case of force majeure or duly approved by the Organising Committee.

39.2. Drivers must be available to the Media Centre and must avoid making statements before the official press conferences, unless indicated otherwise in unilateral televised interviews duly approved by the Organising Committee.

39.3. Drivers must take part in any promotional activity requested by the Organising Committee such as

37.2. *Les voitures ayant parcouru moins de 90 % du nombre de tours couverts par le vainqueur (arrondi au nombre inférieur de tours) ne seront pas classées.*

37.3. *Le classement provisoire sera publié après la course. Ce sera le seul classement valable, sous réserve des modifications qui pourraient y être introduites en vertu du Code ou du présent Règlement Sportif.*

37.4. *Si une intention de faire appel des résultats officiels de la course est formulée, le classement concerné sera considéré comme provisoire jusqu'à ce que la décision soit rendue à la fin de la procédure d'appel.*

Art. 38.- CEREMONIE DU PODIUM

38.1. *Dans toutes les épreuves constituant le Championnat, une cérémonie de remise des prix aura lieu sur le podium après chacune des courses.*

38.2. *Les pilotes recevant un trophée sont tenus d'assister à la cérémonie du podium de se conformer aux règles et instructions relatives à cette procédure. Aucune exception ne sera tolérée, sauf cas de force majeure ou dûment approuvé par le Comité d'Organisation.*

38.3. *D'une manière générale, les pilotes finissant la course en 1ère, 2ème et 3ème position, ainsi que le premier rookie classé, disposeront d'une zone sécurisée à côté du podium pour laisser leur voiture et accéder directement au podium.*

38.4. *L'ordre de remise des trophées lors de la cérémonie sera le suivant :*

- a) *Pilote finissant en troisième position ;*
- b) *Pilote finissant en deuxième position ;*
- c) *Vainqueur de la course ;*
- d) *Equipe gagnante (représentant du concurrent).*
- e) *Meilleur « Rookie »*

38.5. *Toute personne qui n'est pas directement concernée par la cérémonie du podium n'est pas autorisée dans la zone du podium. Ceci s'applique également aux hôtesse et/ou au personnel représentant des marques commerciales, à l'exception du personnel des partenaires officiels du Championnat chargés de remettre des trophées sur le podium.*

Art. 39.- CONFERENCE DE PRESSE OFFICIELLE

39.1. *Les trois premiers pilotes classés à l'issue des deux courses, ainsi que le meilleur rookie, seront tenus d'assister aux conférences de presse officielles au Centre Média dès la fin de la cérémonie de remise des prix de chaque course. Aucune exception ne sera tolérée, sauf cas de force majeure ou dûment approuvé par le Comité d'Organisation.*

39.2. *Les pilotes devront se rendre disponibles au Centre Média et éviter de faire des déclarations avant les conférences de presse officielles, sauf indication contraire dans le cadre d'interviews unilatérales télévisées dûment approuvées par le Comité d'Organisation.*

39.3. *Les pilotes doivent prendre part à toute activité promotionnelle requise par le Comité d'Organisation*

autograph sessions, prize giving, press conferences, and pre-race parades.

- 39.4.** The drivers must wear their closed overalls and designated caps during the press conferences.

Art. 40.- DISCIPLINE IN THE PITS AND PADDOCK

- 40.1.** As far as possible, the organiser will provide a sufficiently large paddock zone to enable the execution of all activities linked to the event.

- 40.2.** A car park of sufficient size to cover the needs of all Competitors and/or teams will be provided at the venue of each Event.

- 40.3.** The paddock zone is strictly reserved for duly accredited working vehicles. Private cars will not be accepted under any circumstances.

Any breach of this provision may be penalised by a fine of three hundred (300) euros.

- 40.4.** The use of the boxes allocated to the teams/competitors for any race car other than those participating in the event or for any other vehicle is prohibited throughout the duration of an Event.

Any breach of this provision may be penalised by a fine of three hundred (300) euros.

- 40.5.** Non-accredited staff are not permitted within the pits allocated to the teams/competitors during the official practice sessions and races.

Any breach of this provision may be penalised by a fine of three hundred (300) euros.

- 40.6.** All members of a team competitor must carry the appropriate pass or their accreditation card on the circuit, and these elements must be clearly visible at all times during the Event.

Any breach of this provision may be penalised by a fine of three hundred (300) euros.

- 40.7.** A pass may be used only by the person and for the purpose for which it was issued.

Art. 41.- CHAMPIONSHIP FINAL CLASSIFICATION PRIZE

- 41.1.- Prize awarded to the winning driver of the 2024 Championship:**

41.1.1. A grant of an equivalent value of at least two hundred thousand euros (€200.000) will be awarded by ALPINE to the winner of 2024 Championship, on the condition that the winner is allowed to integrate the 2024 program of ALPINE ACADEMY, within the framework of an agreement with ALPINE RACING Limited.

telle que les sessions d'autographes, les remises de prix, les conférences de presse, et les parades d'avant course.

- 39.4.** *Lors des conférences de presse, les pilotes doivent porter leur combinaison fermée et les casquettes désignées.*

Art. 40.- DISCIPLINE DANS LES STANDS ET LE PADDOCK

- 40.1.** *Dans la mesure du possible, l'organisateur mettra à disposition une zone de paddock suffisamment vaste pour permettre l'exécution de toutes les activités liées à l'épreuve.*

- 40.2.** *Un parking de taille suffisante pour couvrir les besoins de tous les Concurrents et/ou équipes sera mis à disposition sur le lieu de chaque Epreuve.*

- 40.3.** *La zone du paddock est strictement réservée aux véhicules de travail dûment accrédités. Les voitures privées n'y seront admises en aucun cas.*

Toute infraction à cette disposition pourra être pénalisée par, une amende de trois cents (300) euros.

- 40.4.** *L'utilisation des stands attribués aux équipes concurrentes pour toute autre voiture de course que celles participant à l'épreuve ou pour tout autre véhicule est interdite pendant la totalité du déroulement d'une Epreuve.*

Toute infraction à cette disposition pourra être pénalisée par, une amende de trois cents (300) euros.

- 40.5.** *Le personnel non accrédité n'est pas autorisé à l'intérieur des stands attribués aux équipes concurrentes pendant les essais et les courses.*

Toute infraction à cette disposition pourra être pénalisée par, une amende de trois cents (300) euros.

- 40.6.** *Tous les membres d'une équipe concurrente doivent porter le laissez-passer approprié ou leur carte d'accréditation sur le circuit et ces éléments doivent être clairement visibles à tout moment pendant l'Epreuve.*

Toute infraction à cette disposition pourra être pénalisée par, une amende de trois cents (300) euros.

- 40.7.** *Un laissez-passer ne peut être utilisé que par la personne et pour l'objectif pour lesquels il a été délivré.*

Art. 41.- PRIX DU CLASSEMENT FINAL DE LA SERIE

- 41.1.- Prix attribué au pilote vainqueur du Championnat 2024 :**

41.1.1. *Une bourse d'une valeur équivalente au minimum à deux cents mille euros (200 000 €) sera attribuée par ALPINE au pilote vainqueur du Championnat 2024, à la condition que le vainqueur puisse être intégré au sein du programme 2024 de l'ALPINE ACADEMY, dans le cadre d'un contrat établi avec la société ALPINE RACING Limited.*

This grant is nominative and non-transferable.

41.1.2. If the winner of 2024 Championship can not integrate the 2024 program of ALPINE ACADEMY, or if he has already been part in a program to detect drivers linked to a constructor/manufacturer implied in the F.I.A. Formula One World Championship, the prize awarded to the winning driver of the final classification is one hundred thousand euros (€100.000). The winning driver and ALPINE RACING will negotiate the payment terms of this prize in good faith.

This prize is nominative, non-transferable and gross.

41.1.3. The Organizing Committee expressly reserves the right to deduct from this grant or from the prize money of the Championship final classification the amount of any debt still due by the beneficiary of the grant or the prize money, directly or through his competitor team, to ACI, ALPINE RACING, its partners and/or the Official Suppliers.

41.2. Prize awarded to the first “Rookie” driver of the final classification of the 2024 Championship:

- Registration fees offered for the 2024 season of the Championship.
- 1 set of tyres for the best rookie of each race in 2024, to be used only in the 2024 Championship.

This prize is non-transferable, not reusable and not exchangeable for cash, including if the driver is no longer eligible for the next edition of the Championship (as described in Article 4 of these Sporting Regulations).

Cette bourse est nominative et non transférable.

***41.1.2.** Si le pilote vainqueur du Championnat 2024 ne peut pas intégrer le programme 2024 de l'ALPINE ACADEMY, ou s'il fait déjà partie d'un programme de détection des pilotes en lien avec un autre constructeur automobile impliqué dans le Championnat du Monde F.I.A. de Formule 1, le prix pour le vainqueur du classement final est de cent mille euros (100.000€). Les modalités de versement de ce prix seront discutées de bonne foi entre ALPINE RACING et le pilote vainqueur.*

Ce prix est nominatif, non transférable et brut.

***41.1.3.** Le Comité d'Organisation se réserve expressément le droit de déduire de cette bourse ou du prix du classement final du Championnat le montant de toute dette dont le bénéficiaire de la bourse ou du prix reste débiteur, directement ou par l'intermédiaire de son équipe concurrente, à l'égard de l'ACI, d'ALPINE RACING, des partenaires et/ou des Fournisseurs Officiels.*

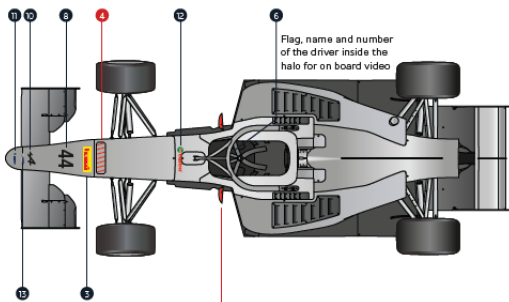
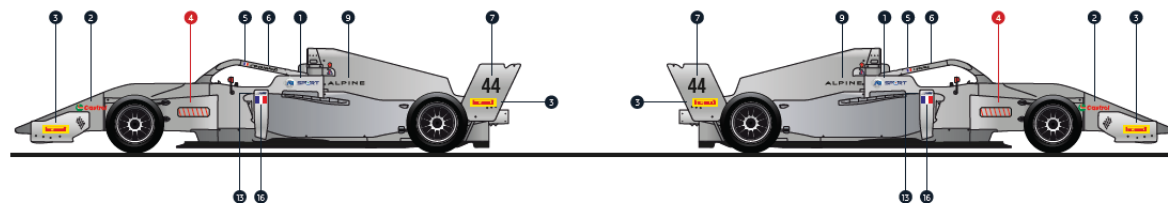
41.2.- Prix attribué au premier pilote « Rookie » du classement final du Championnat 2024 :

- *Droits d'inscription offerts pour l'édition 2024 du Championnat.*
- *1 train de pneus pour le meilleur rookie de chaque course en 2024, valable uniquement sur la saison 2024 du Championnat.*

Ce prix est non transférable, non valorisable et non monnayable, y compris si le pilote n'est plus éligible à l'édition suivante du Championnat (tel que décrit à l'article 4 du présent règlement sportif).

APPENDIX I TO THE SPORTING REGULATIONS / ANNEXE I AU REGLEMENT SPORTIF
DECORATION PLANS / PLANS DE DÉCORATION

2024 - Formula Regional European Championship by ALPINE



Mirror caps (if similar team livery)



- ❶ ACI Sport: Length 40cm
- ❷ Castrol: Length 34cm
- ❸ Pirelli: Length 28cm
- ❹ Reserved area
- ❺ Flag: Height 2cm
- ❻ Driver's name: Venera 700 font
Height of capital letter 2cm
- ❼ Number (Rear wing): Height 16cm
Helvetica Neue Bold Condensed
- ❽ Number (Nose): Height 16cm
Helvetica Neue Bold Condensed
- ❾ Alpine high visibility logotype: Length 40cm
- ❿ Alpine Emblem (Nose): Height 8cm
- ⓫ Tatuus: Length 12cm
- ⓬ Castrol: Length 27cm
- ⓭ Freca: Length 12cm
- ⓮ FIA: Height 2.8cm
- ⓯ SARA: Height 5cm
- ⓰ Flag: Length 12cm

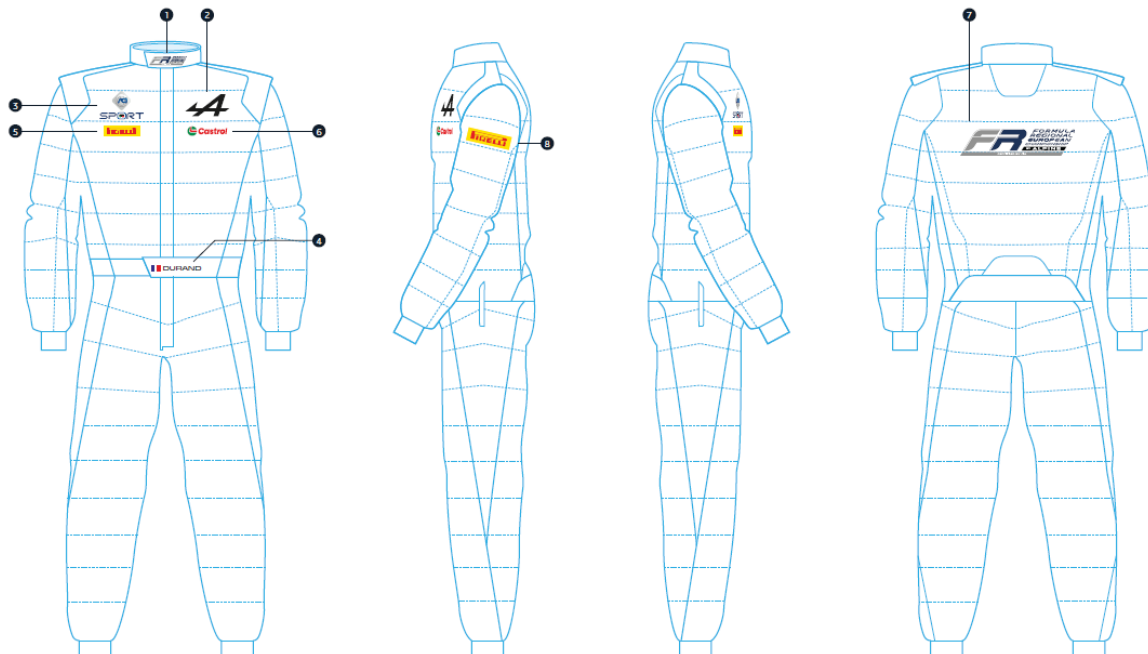
Design: www.kymall.fr

ALPINE

© Alpine - 2024 / For information only. Do not use as production file.



2024 - Formula Regional European Championship by ALPINE
Competitor overall



- ❶ Formula Regional by ALPINE horizontal logo
- ❷ Alpine logotype: Length 10cm
- ❸ ACI Sport logotype: Length 10cm
- ❹ Flag + driver's first name: Venera 700 font
- ❺ Pirelli logotype: Length 8cm
- ❻ Castrol logotype: Length 9cm
- ❼ Formula Regional by ALPINE horizontal logo: Length 26cm
- ❽ Pirelli logotype: Length 10cm

Design: www.kymall.fr

ALPINE

© Alpine - 2024 / For information only. Do not use as production file.



**APPENDIX II TO THE SPORTING REGULATIONS / ANNEXE II AU REGLEMENT SPORTIF
COVID- PROTOCOL / PROTOCOLE COVID**

**MANDATORY RULES AND INSTRUCTIONS ON
THE CHAMPIONSHIP PADDOCK**

1. Definitions

Attendee: each individual attending the Event for any purpose on behalf of a Stakeholder, including (without limitation) the Stakeholder's officers, employees, members of staff, contractors, agents, representatives, consultants, and volunteers, including drivers, Team manager(s), race mechanics and engineers, and all other Team personnel.

Stakeholder: each team that has entered in the Championship (the "Team(s)") as well as any contractor and/or sub-contractor of a Team and/or of ACI, ALPINE RACING and any official Championship supplier.

2. Introduction

The Covid-19 pandemic has resulted in the disruption of international motorsport activities. Consequently, bearing in mind the ongoing risk associated for the foreseeable future, it is crucial that we manage the transition to a practice operating environment in a responsible, professional and structured manner.

National and local governments, championships/series/cups organizers, event promoters, international and national sporting authorities are all establishing their own requirements and standards to provide and maintain a safe and healthy work environment for all involved in the sport.

All Stakeholders are expected to mitigate as much as possible the risk of exposure to Covid-19 within the context of their own responsibilities and functions at each event. Compliance with these rules and instructions composing the "Protocol" by each Stakeholder and each Attendee is mandatory.

3. Overarching Provisions

- Each Stakeholder and each Attendee must strictly comply with the Protocol at all times when attending the Event.

- The Protocol applies to any premises dedicated to the Championship at the Event, namely the paddock. The Protocol must be considered as supplementary rules in relation to such premises. The Stakeholders and Attendees must also strictly comply with any and all national, regional and/or local laws and regulations (the "Applicable Laws"), recommendations, sanitary protocol and any other information or instruction communicated inter alia

**REGLES ET INSTRUCTIONS OBLIGATOIRES
SUR LE PADDOCK DU CHAMPIONNAT**

1. Définitions

Participant : toute personne assistant à l'Événement pour quelque raison que ce soit, au nom d'une Partie Prenante, y compris, sans que cette liste ne soit limitative, les officiels, employés, membres du staff, prestataires, agents, représentants, consultants et bénévoles d'une Partie Prenante, mais aussi les pilotes, Responsable(s) d'Équipe, mécaniciens, ingénieurs piste et tous les autres membres du personnel d'Équipe.

Partie Prenante : chaque équipe participant au Championnat (les « Équipe(s) »), ainsi que tout prestataire ou sous-traitant d'une Équipe et/ou de l'ACI, d'ALPINE RACING et tout fournisseur officiel du Championnat.

2. Introduction

Les activités liées au sport automobile international ont été perturbées par la pandémie de Covid-19. En conséquence, il est crucial que nous assurions la transition vers un environnement opérationnel de la pratique d'une manière responsable, professionnelle et structurée, tout en gardant à l'esprit le risque associé à court terme.

Les gouvernements nationaux et locaux, les organisateurs de championnats/séries/coupes, les promoteurs d'événements, les autorités sportives nationales et internationales établissent tous leurs propres exigences et standards afin de mettre à disposition et de maintenir un environnement de travail à la fois sûr et sain pour toutes les personnes concernées par le sport.

Les Parties Prenantes doivent atténuer autant que possible le risque d'exposition au Covid-19 dans le cadre de l'exercice de leurs responsabilités et fonctions lors de chaque Événement. Chaque Partie Prenante et chaque Participant devra respecter l'ensemble de ces règles et instructions recueillies dans le « Protocole ».

3. Dispositions Générales

- Les Parties Prenantes et les Participants doivent respecter scrupuleusement le Protocole pendant toute la durée de leur participation à l'Évènement.

- Le Protocole est applicable à toute infrastructure dédiée au Championnat durant l'Évènement (notamment le paddock) et doit être considéré comme instaurant des règles complémentaires pour ces infrastructures. Les Parties Prenantes et les Participants doivent également respecter scrupuleusement toutes les lois et règlements, qu'ils soient d'origine nationale, régionale, et/ou locale (les « Lois Applicables »),

by the ACI, ALPINE RACING, the ASN, the FIA, the organizer and/or promoter of the Event and/or the circuits themselves (collectively the "Applicable Rules").

- Applicable Laws as well as any circuit/track discipline and safety measures take precedence over this Protocol.

- The understanding of the Covid-19 virus continues to rapidly evolve; thus, the content presented is based upon the best available information at the time of compilation. It is emphasised that changes will affect the content of this document, subject to operational developments and Applicable Laws. ACI will transmit the Protocol and may amend it from time to time to ensure it remains effective. Unless otherwise stated, such amendments will come into effect as soon as they are communicated to the Stakeholders.

- Any failure to comply with the Protocol and/or any Applicable Law and/or any Applicable Rule may lead to sanctions (including but not limited to the exclusion of the relevant Attendee from the premises of the Event and/or disqualification from the Event), at the Officials' discretion.

- While the Protocol is designed to reduce the risk of transmission of Covid-19, each Stakeholder and each Attendee acknowledges that it is not possible to eliminate that risk entirely. Each Attendee assumes the risk of suffering an illness or fatality related to Covid-19 as a result of his/her participation in the Event, and agrees (on his/her own behalf, and on behalf of his/her estate, heirs, successors and assigns) that ACI, ALPINE RACING and their directors, officers, employees, contractors, agents and Officials shall bear no liability in respect of any such illness or fatality unless it is proven that the illness or fatality was suffered as a result of the ACI or ALPINE RACING's wilful misconduct or gross negligence. The Attendee will not bring any claim that is inconsistent with the foregoing sentence, and each Stakeholder agrees not to bring and will procure that its Attendees do not bring any claim that is inconsistent with the foregoing sentence.

4. Rules and Instructions

Teams composition: It is strongly advised that team personnel fulfil several positions to reduce the number of people per competitor.

Group Separation:

- All Stakeholders at the event are required to adopt Group Separation. By nature, a Team is a Group, supplier staff is a Group, Officials form a Group. This list is not exhaustive.
- The number of interactions between Groups/teams must be minimised. Teams

mais aussi les recommandations, protocoles sanitaires et toute autre information ou instruction communiqués entre autres par l'ACI, ALPINE RACING, l'ASN, la FIA, l'organisateur et/ou le promoteur de l'Évènement et/ou par les circuits eux-mêmes (ensemble les « Règles Applicables »)

- *Les Lois Applicables et les mesures de sécurité de tout circuit/piste priment sur le présent Protocole.*

- *La compréhension que nous avons du virus Covid-19 continue d'évoluer rapidement. Le Protocole est établi à partir des informations les plus pertinentes disponibles à la date de sa réalisation. Il est à noter que ce document pourra faire l'objet de modifications, en fonction des développements opérationnels et des Lois Applicables. L'ACI transmettra le Protocole et pourra le modifier en cas de besoin par bulletin d'information afin de s'assurer de son efficacité. Sauf indication contraire, ces modifications entreront en vigueur à la date de leur communication aux Parties Prenantes.*

- *Le non-respect du Protocole et/ou de toute Loi Applicable et/ou de toute Règle Applicable pourra entraîner des sanctions (telles que, sans que cette liste ne soit limitative, l'exclusion du Participant concerné du lieu où se déroule l'Évènement et/ou sa disqualification de l'Évènement), à la discrétion des Officiels.*

- *Bien que le Protocole soit destiné à permettre une réduction du risque de transmission du Covid-19, chaque Partie Prenante et chaque Participant reconnaît qu'il est impossible d'éliminer entièrement ce risque. Chaque Participant assume le risque de maladie ou de décès lié au Covid-19 qu'implique sa participation à l'Évènement, et reconnaît (en son propre nom et au nom de ses héritiers, successeurs et ayants droit) que l'ACI, ALPINE RACING et leurs administrateurs, dirigeants, employés, contractants, agents et Officiels ne sauraient être tenus responsables d'une telle maladie ou d'un tel décès, à moins qu'il ne soit prouvé que ladite maladie ou ledit décès résulte d'une faute intentionnelle ou d'une négligence grave de l'ACI ou d'ALPINE RACING. Le Participant n'introduira aucune réclamation incompatible avec la précédente stipulation, et chaque Partie Prenante accepte non seulement d'en faire de même mais fera par ailleurs en sorte que ses Participants n'introduisent aucune réclamation incompatible avec la précédente stipulation.*

4. Règles et instructions

Composition des équipes : *il est fortement conseillé que le personnel des équipes remplisse plusieurs fonctions pour réduire le nombre de personnes par équipe concurrente.*

Séparation des Groupes :

- *Il est demandé à chaque Partie Prenante à l'évènement d'adopter la Séparation des Groupes. Par nature, il est acquis qu'une Equipe est un Groupe, qu'un fournisseur est un Groupe, que les Officiels forment un Groupe. Cette liste n'est pas exhaustive.*
- *Le nombre d'interactions entre les Groupes/Equipes doit être minimisé. Il est*

are expected to mingle with other Groups to the absolute minimum.

- Use of sub-groups is advised when possible.
- Unless otherwise instructed, each Attendee is required to remain in his own paddock area at all times during the Event.

Cleaning:

- Each Group is responsible for keeping their own areas clean, disinfected and aerated.
- For cleaning and disinfection of environmental surfaces in the context of Covid-19, please refer to: <https://www.who.int/publications/i/item/cleaning-and-disinfection-of-environmental-surfaces-in-the-context-of-covid-19>
- All equipment must be kept for personal use only and must be disinfected before and after use, notably keyboards, touch screens, mice with suitable detergents, by considering this list is not exhaustive. All equipment must be stored separately. Shared tools (eg tyre guns etc) should only be used when wearing gloves.
- The Teams ensure the daily disinfection of their race cars.
- Ensure availability of handwashing, alcohol-based hand gel at least at the entry of the Team awning or of any truck located on the Championship paddock, and all spaces considered as necessary.

Personal Protective Equipment (PPE)

Each Stakeholder shall bear the responsibility to source, stock and issue the PPE for their Attendees. These will not be provided by ACI. From the entry of the circuit, all Attendees must wear PPE, and as a minimum a face mask covering the mouth, nose and chin.

Physical distancing

Attendees must keep a minimum of 1 metre between them, or 2 metres whenever it is possible.

Self-information

Team manager or Group manager must ensure that Attendees are briefed on and understand the protocols for infection prevention, control measures and on where to find more information.

exigé des Equipes qu'elles ne se mêlent à d'autres Groupes qu'au strict minimum.

- *La création de sous-groupes est aussi conseillée autant que possible.*
- *A moins de recevoir une instruction contraire, il est demandé à chaque participant de rester dans son paddock à tout moment de l'Epreuve.*

Nettoyage :

- *Chaque Groupe a la responsabilité de garder sa propre structure nettoyée, désinfectée et aérée.*
- *Pour le nettoyage et la désinfection des surfaces dans le contexte Covid-19, se référer au site de l'Organisation Mondiale de la Santé : www.who.int/publications/i/item/cleaning-and-disinfection-of-environmental-surfaces-in-the-context-of-covid-19*
- *Tout équipement doit être à usage exclusivement personnel et doit être désinfecté avant et après usage, notamment les claviers d'ordinateurs, les écrans tactiles, les souris avec du détergent approprié, cette liste n'est pas exhaustive. Tous les équipements doivent être entreposés séparément. Les outils partagés (par ex. les pistolets pneumatiques) devront être utilisés uniquement en portant des gants.*
- *Les Equipes ont la responsabilité de la désinfection quotidienne de leur véhicule de compétition.*
- *Les Equipes ont la responsabilité d'assurer la disponibilité de gel hydroalcoolique pour le nettoyage des mains, au minimum à l'entrée de leur structure ou de tout camion situé sur le paddock du Championnat, et de tout espace considéré comme nécessaire.*

Equipements de protection personnelle (EPP)

Chaque Partie Prenante a la responsabilité de l'approvisionnement, du stockage et du port des EPP de leurs Participants. Ils ne seront pas fournis par l'ACI. Dès l'entrée sur le circuit, tous les Participants doivent porter leurs EPP, et au minimum un masque couvrant la bouche, le nez et le menton.

Distanciation Physique

Les Participants doivent garder entre eux une distance d'un minimum 1 mètre, voire de deux mètres chaque fois que cela est possible.

Auto-information

Le Team manager ou le dirigeant du Groupe doit s'assurer que tous les Participants ont été briefés et comprennent les protocoles pour la prévention de l'infection, les mesures de contrôle, et savoir où trouver les informations.

Self-certification and self-control

- All Attendees must self-certify they have no health concern.
- Anyone participating in the Event must proactively and regularly check their health status, including taking their temperature, and monitoring for any symptoms
- Anyone who is feeling ill must not come to the venue. For more information: <https://www.who.int/news-room/q-a-detail/q-a-coronaviruses>
- Stakeholder must make sure that no Attendee is in a higher risk category. "At risk" groups are determined in accordance with WHO guidelines: www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/coronavirus-disease-answers?query=risk+group.
- Early action to quarantine or isolate a potentially infected person will be key to minimise the risk. You must respect the Promoter's specific protocol within a framework for the detection, isolation and management of a positive Covid-19 potentially infected person.

5. Infringements and sanctions

Where the Championship Organising Committee considers a deliberate or serious or repeated breach of the COVID-19 Protocol, this will be reported to the Stewards, who shall proceed in accordance with Article 11.9 of the International Sporting Code.

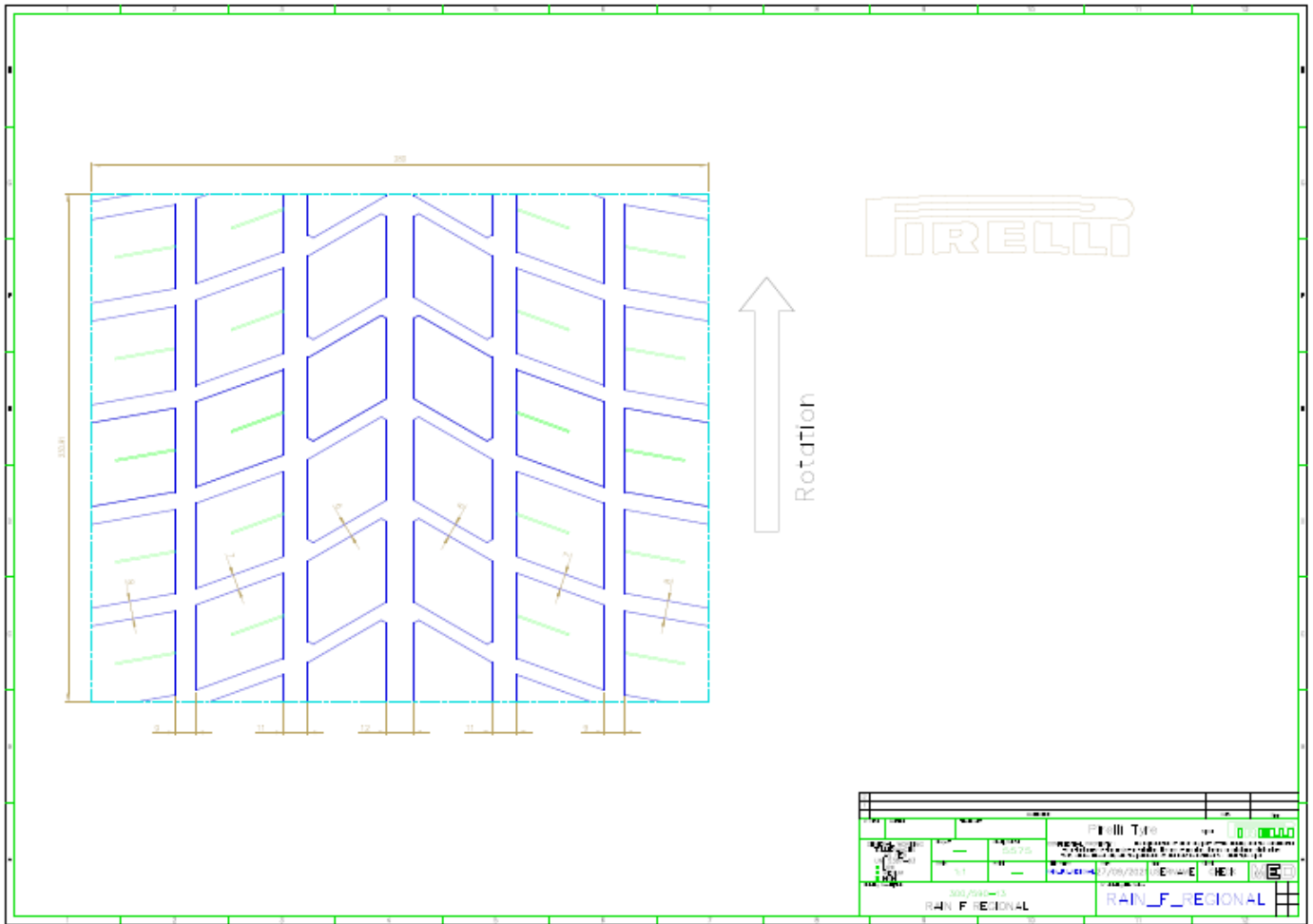
Auto-certification et auto-contrôle

- *Tous les Participants doivent certifier eux-mêmes qu'ils n'ont aucune préoccupation ni problème de santé.*
- *Tout Participant à un Evènement doit proactivement et régulièrement contrôler son état de santé, jusqu'à prendre sa température, et rester vigilant sur tous les symptômes.*
- *Une personne se sentant malade ne doit pas venir sur l'évènement. Pour plus d'informations : <https://www.who.int/news-room/q-a-detail/q-a-coronaviruses>*
- *Les Parties Prenantes doivent s'assurer qu'aucun Participant rentre dans une catégorie à risques. Les catégories de personnes à risques sont déterminées en fonction des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé : www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/coronavirus-disease-answers?query=risk+group*
- *Toute action rapide de quarantaine ou d'isolement d'une personne infectée est fondamentale pour minimiser le risque. Il est impératif de respecter strictement le protocole spécifique du Promoteur sur la procédure de détection, d'isolement et de gestion des personnes potentiellement infectées par le Covid-19.*

5. Infractions et sanctions

Chaque fois que le Comité d'Organisation du Championnat constatera une infraction grave ou délibérée au Protocole Covid-19, un rapport sera fait au Collège des Commissaires Sportifs qui entamera une procédure en accord avec l'Article 11.9 du Code Sportif International.

**APPENDIX III TO THE SPORTING REGULATIONS / ANNEXE III AU REGLEMENT SPORTIF
PIRELLI WET TIRE - ROTATING DIRECTION / PNEUS PLUIE PIRELLI SENS DE ROTATION**



APPENDIX IV TO THE SPORTING REGULATIONS / ANNEXE IV AU REGLEMENT SPORTIF

**INDICATIVE SCALE OF PENALTIES FOR NON RESPECT OF ARTICLE 17 OF SPORTING REGULATION
BAREME INDICATIF DES PENALITES POUR NON RESPECT DE L'ARTICLE 17 DU REGLEMENT SPORTIF**

INFRINGEMENT	PENALTY
Private tests with Formula Alpine or other F3 T318 chassis regardless of the circuit	Up to disqualification from the FRECA
Private tests with any type of single-seater car and vehicles of type LMDH, LMH, LMP2, LMP3 and CN on a Championship racetrack	Up to disqualification from the FRECA
Agreed double program using single-seater type vehicles (except chassis F3 T318), LMDH, LMH, LMP2, LMP3, CN : participation in the race events	No penalty
Agreed private tests using single-seater type vehicles (except chassis F3 T318), LMDH, LMH, LMP2, LMP3, CN : infringement to the private tests conditions imposed by the Organising Committee. (in case of agreed winter series / double-program, agreed participation in race events outside of the double program etc)	Compensation penalty reducing practice time during collective tests (including pre-event test), pending the vehicle, the circuit and the driving time. Minimum penalty : not allowed to participate in 50% of the collective tests on the day of the administrative and technical checks, either during the FRECA race event concerned by the circuit tested, or during the following FRECA race event.
Agreed race event with F3 T318 chassis on FRECA racetrack before FRECA race event	Compensation penalty No FRECA pre-event test + No participation in the collective test 1 on Friday of the concerned FRECA race event
Agreed race event with F3 T318 chassis on FRECA racetrack after FRECA race event	Compensation penalty Minimum penalty : not allowed to participate in 50% of the collective test 1 on the day of the administrative and technical checks of the following FRECA race event
Agreed race event with F3 T318 chassis on non FRECA racetrack	Compensation penalty Minimum penalty : not allowed to participate in 50% of the collective test 1 on the day of the administrative and technical checks of the following FRECA race event
Agreed race event with any type of single-seater car (except F3 T318 chassis) and vehicles of type LMDH, LMH, LMP2, LMP3 and CN outside of a double-program	Compensation penalty reducing practice time during collective tests (including pre-event test), pending the vehicle, the circuit, and the driving time. Minimum penalty : not allowed to participate in 20% of the collective tests on the day of the administrative and technical checks, either during the FRECA race event concerned by the circuit tested, or during the following FRECA race event.
FRECA race event with replacement drivers entered in the Championship before the eighth event and who has previously participated in a race event on the circuit of the Championship before the relevant event of the Formula Regional European Championship by Alpine	Compensation penalty reducing practice time during collective tests (including pre-event test), pending the vehicle, the circuit, the driving time.
FRECA race event with replacement drivers entered in the Championship after the eighth event and who has previously participated in a race event on the circuit of the Championship before the relevant event of the Formula Regional European Championship by Alpine	No penalty
Failure to comply with the obligation to request prior authorization from the Organizing Committee	Compensation penalty reducing practice time during collective tests (including pre-event test), pending the vehicle, the circuit, and the driving time. Minimum penalty : No FRECA pre-event test + No participation in the collective test 1 on the day of the administrative and technical checks of the concerned FRECA race event
Failure to comply with the deadline for requesting prior authorization from the Organizing Committee	A minimum financial penalty of 500 (five hundred) euros. If failure of payment before the signing on session at the following FRECA race event, the driver will not be allowed to participate in the following FRECA event.