2026
REGLEMENT SPORTIF
SPORTING REGULATIONS

DRAFT 11 - 19/09/2025

ARTICLE 1	DISPOSITION GENERALE / GENERAL PROVISION
ARTICLE 2	REGLEMENTS / REGULATIONS
ARTICLE 3	ENGAGEMENT GENERAL / GENERAL UNDERTAKING
ARTICLE 4	CONDITIONS GENERALES / GENERAL CONDITIONS
ARTICLE 5	VOITURES ADMISES / ELIGIBLE CARS
ARTICLE 6	COMPETITION DE LA SERIES / SERIES COMPETITION
ARTICLE 7	LES TITRES / TITLES
ARTICLE 8	POINTS / POINTS
ARTICLE 9	ORGANISATEUR, ORGANISATION ET ASSURANCE ORGANISER, ORGANISATION AND INSURANCE
ARTICLE 10	OFFICELS / OFFICIALS
ARTICLE 11	CONDITIONS DE PARTICIPATION DES PILOTES ET COMPOSITION DES EQUIPAGES CONDITIONS FOR THE PARTICIPATION OF DRIVERS AND COMPOSITION OF THE CREWS
ARTICLE 12	ENGAGEMENTS / ENTRIES
ARTICLE 13	DEMANDES D'INSCRIPTION DES CONCURRENTS ET CONDITIONS D'INSCRIPTION / COMPETITORS' APPLICATIONS AND CONDITIONS OF ENTRY
ARTICLE 14	LICENCES / LICENCES
ARTICLE 15	BADGES, ACCÈS AU SITE ET BRASSARDS PASSES, ACCESS TO THE SITE AND ARMBANDS
ARTICLE 16	FORCE MAJEURE, ANNULATION D'UNE EPREUVE AMENDMENT TO THE COMPETITION, CANCELLATION OF THE EVENT
ARTICLE 17	INSTRUCTIONS ET COMMUNICATION AUX CONCURRENTS INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS
ARTICLE 18	COMPORTEMENT ANTI-SPORTIF / UNSPORTING BEHAVIOUR
ARTICLE 19	RESPECT DES DISPOSITIONS DU CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE SES ANNEXES, DU PRESENT REGLEMENT SPORTIF ET DU REGLEMENT TECHNIQUE / COMPLIANCE WITH THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL SPORTING CODE AND ITS APPENDICES, THE PRESENT SPORTING REGULATIONS, AND THE TECHNICAL REGULATIONS
ARTICLE 20	RECLAMATIONS, DEMANDES DE RÉVISION ET APPELS PROTESTS, PETITIONS OF REVIEW AND APPEALS
ARTICLE 21	ÉQUIPEMENT OBLIGATOIRE / MANDATORY EQUIPMENT

ARTICLE 22	ARRÊTS AUX STANDS OBLIGATOIRES & TEMPS DE COMPENSATION MANDATORY PIT STOPS & COMPENSATION TIME
ARTICLE 23	LIVRÉES – NUMÉROS – CHARTE GRAPHIQUE LIVERIES – NUMBERS – GRAPHICAL CHARTER
ARTICLE 24	VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ADMINISTRATIVE CHECKS
ARTICLE 25	BRIEFING/ BRIEFING
ARTICLE 26	CONTRÔLES TECHNIQUES / SCRUTINEERING
ARTICLE 27	ENREGISTREUR DE DONNÉES (DATA LOGGER) & ECU DATA LOGGER & ECU
ARTICLE 28	PESÉE / WEIGHING
ARTICLE 29	FOURNITURE DE PNEUS ET LIMITATIONS DE PNEUS PENDANT L'ÉVÈNEMENT SUPPLY OF TYRES AND TYRE LIMITATIONS DURING THE EVENT
ARTICLE 30	BALANCE OF PERFORMANCE, SESSIONS D'ESSAIS OFFICIELLES ET ESSAIS PRIVÉS / BALANCE OF PERFORMANCE, OFFICIAL TEST SESSIONS AND PRIVATE TESTING
ARTICLE 31	ACTIVITÉS PROMOTIONNELLES – VOITURES, VISITES DES STANDS ET SÉANCES DE DÉDICACES / PROMOTIONAL ACTIVITES – CARS, PIT WALKS AND AUTOGRAPH SESSIONS
ARTICLE 32	EXIGENCES GÉNÉRALES CONCERNANT LES VOITURES GENERAL CAR REQUIREMENTS
ARTICLE 33	SÉCURITÉ GÉNÉRALE / GENERAL SAFETY
ARTICLE 34	VOIE DES STANDS, GARAGES DES STANDS ET ATTRIBUTION DES PLACES PIT LANE, PIT GARAGES AND PIT LANE ALLOCATION
ARTICLE 35	CARBURANT, RIGS DE CARBURANT, RÉSERVOIR DE CARBURANT ET CIRCUIT DE CARBURANT / FUEL, FUEL RIGS, FUEL CELL & FUEL CIRCUIT
ARTICLE 36	ARRÊTS AUX STANDS – GÉNÉRALITÉS / PIT STOPS – GENERAL
ARTICLE 37	RAVITAILLEMENT / REFUELLING
ARTICLE 38	CHANGEMENTS DE PNEUS / TYRE CHANGES
ARTICLE 39	AUTRES OPÉRATIONS DANS LES STANDS / OTHER OPERATIONS IN THE PITS
ARTICLE 40	REPLACEMENT DE PIÈCES MÉCANIQUES / REPLACEMENT OF MECHANICAL PARTS
ARTICLE 41	ESSAIS LIBRES, PRÉ-QUALIFICATION ET QUALIFICATION FREE PRACTICE, PRE-QUALIFYING AND QUALIFYING PRACTICE
ARTICLE 42	INTERRUPTION D'UNE SÉANCE D'ESSAIS / STOPPING A PRACTICE SESSION
ARTICLE 43	GRILLE / GRID
ARTICLE 44	PILOTES DE DÉPART / STARTING DRIVERS
ARTICLE 45	PROCÉDURE DE DÉPART / STARTING PROCEDURE
ARTICLE 46	LES COURSES / THE RACES
ARTICLE 47	SUSPENSION ET REPRISE DE LA COURSE / SUSPENDING AND RESUMING THE RACE
ARTICLE 48	ARRIVÉE / FINISH
ARTICLE 49	PARC FERMÉ / PARC FERME
ARTICLE 50	CLASSIFICATION / CLASSIFICATION
ARTICLE 51	CÉRÉMONIE DU PODIUM ET CONFÉRENCES DE PRESSE PODIUM CEREMONY AND PRESS CONFERENCES

ARTICLE 1 – DISPOSITION GENERALE

1.1 Préambule

Peter Auto et le SRO Motorsports Group (ci-après désignés conjointement comme « le Promoteur ») organiseront la Série GT3 Revival (ci-après « la Série »), réservée aux voitures GT3 de première et deuxième génération homologuée par la FIA entre 2006 et 2013.

La Série GT3 Revival est régie par le Code Sportif International de la FIA et ses annexes (ci-après « le Code »), les Prescriptions Générales des Séries Internationales, les Règlements Techniques GT3 et le présent Règlement Sportif spécifique à la Série, ainsi que par les clarifications et bulletins émis par le Comité Sportif de la Série au cours de la saison conformément à l'article 3.1.

Tous les points non prévus au présent règlement relèvent de ces règlements.

ARTICLE 2 – REGLEMENTS

2.1 La version française, lorsqu'elle existe, du présent Règlement Sportif et de ses annexes constituera le texte définitif auquel il sera fait référence en cas de divergence d'interprétation.

2.2 Ces règlements sont susceptibles d'être modifiés et complétés par des mesures de sécurité supplémentaires conformément aux protocoles de sécurité émis par le Promoteur et aux règlements établis par les différents gouvernements et Autorités Sportives Nationales (ASN). Toutes modifications ou mesures seront communiquées aux équipes via les documents de l'Annexe 1 et/ou les notes sportives correspondantes.

2.3 Le Mans Classic

Compte tenu de sa spécificité, la Compétition LE MANS CLASSIC sera régi par un Règlement Particulier fourni par l'organisateur.

Ce Règlement Particulier sera mis à la disposition des Concurrents au plus tard un mois avant la Compétition.

Afin d'éviter toute équivoque, le Règlement Particulier de Le Mans Classic prévaudra en tous aspects sur le présent Règlement.

2.4 Toute révision du Règlement Sportif communiquée par une note sportive officielle, une note technique ou un autre bulletin, ou donnée pour une compétition spécifique dans l'Annexe 1 (Règlements Supplémentaires d'un Événement), aura la priorité sur le règlement d'origine. Les notes de briefing des pilotes et toute note de briefing de saison émise sont des documents officiels qui doivent être respectés.

Les bulletins seront approuvés par l'ASN de tutelle, à savoir la FFSA.

ARTICLE 3 – ENGAGEMENT GENERAL

ARTICLE 1 – GENERAL PROVISIONS

1.1 Foreword

Peter Auto and SRO Motorsports Group (hereinafter referred to jointly as "the Promoter"), will organise the GT3 Revival Series (hereinafter "the Series") reserved for Gen I and Gen II GT3 cars homologated by the FIA between 2006 and 2013.

The GT3 Revival Series is governed by the FIA International Sporting Code and its appendices (hereinafter "the Code"), the International Series General Prescriptions, the GT3 Technical Regulations and the present Sporting Regulations specific to the Series, as well as clarifications and bulletins issued by the Series Sporting Board during the season in accordance with Article 3.1.

All matters not provided for in these regulations are subject to those regulations.

ARTICLE 2 – REGULATIONS

2.1 *The final text of the present Sporting Regulations shall be the French version and its appendixes shall be the French version, when it exists, which will be used should any dispute arise as to their interpretation.*

2.2 *These regulations are subject to changes and additional safety measures in accordance with any safety protocols issued by the Promoter and supplemented by regulations set by the various Governments and National Sporting Authorities (ASNs). Any such changes or measures will be communicated to the Teams through the relevant Appendix 1 documents and/or Sporting Notes.*

2.3 Le Mans Classic

Given its specificity, the LE MANS CLASSIC Competition is governed by the Supplementary Regulations supplied by the organiser.

These Supplementary Regulations will be made available to the Competitors at the latest one month before the Competition.

To avoid any ambiguity, the Supplementary Regulations of Le Mans Classic take precedence over the present Regulations in all aspects.

2.4 *Any revisions to the Sporting Regulations communicated via an official Sporting Note, Technical Note or other bulletin, or given for a specific competition in the Appendix1 Supplementary Regulations for an Event, will take precedence over the original regulation(s). The Drivers' Briefing Notes and any season Briefing Notes issued are formal documents which must be complied with.*

Bulletins will be approved by the parent ASN, which is the FFSA.

ARTICLE 3 – GENERAL UNDERTAKING

3.1 Tous les constructeurs, pilotes, concurrents et officiels participant à la Série s'engagent, au nom d'eux-mêmes, de leurs employés et de leurs mandataires, à respecter toutes les dispositions du Code, des Règlements Techniques, des Bulletins et Clarifications émis par le Comité Sportif de la Série durant la saison, ainsi que du présent Règlement Sportif, dans leur version modifiée ou complétée.

ARTICLE 4 – CONDITIONS GENERALES

4.1 Les concurrents doivent s'assurer que leurs voitures sont conformes aux conditions d'éligibilité et de sécurité ainsi qu'aux Règlements Techniques tout au long de la compétition.

4.2 La présentation d'une voiture au contrôle technique sera considérée comme une déclaration implicite de conformité de la voiture.

4.3 Les résultats restent provisoires jusqu'à ce que toutes les questions sportives et le contrôle technique soient terminés, ce qui inclut, le cas échéant, la vérification des caméras embarquées.

Jusqu'à la publication de la classification finale, toutes les équipes doivent avoir une personne désignée disponible pour être convoquée auprès des commissaires sportifs afin de représenter le concurrent et signer toute décision.

Si la personne désignée comme team manager pour l'événement n'est pas disponible jusqu'à la finalisation des résultats, l'équipe doit désigner une ou plusieurs personnes supplémentaires capables de représenter et signer pour l'équipe. Cette ou ces personnes doivent être inscrites sur la feuille disponible lors des contrôles administratifs des team managers. Toute modification ou ajout de personnel après ce moment doit être notifié directement aux commissaires sportifs.

ARTICLE 5 - VOITURES ADMISES

5.1 Les compétitions sont principalement réservées à :

5.1.1 Catégorie 1 : SRO3 GEN I

Voitures FIA GT3 qui ont été homologuées par la FIA entre 2006 et 2009 conformément aux formulaires d'homologation FIA de l'époque.

5.1.2 Catégorie 2 : SRO3 GEN II

Voitures FIA GT3 qui ont été homologuées par la FIA entre 2010 et 2013 conformément aux formulaires d'homologation FIA de l'époque.

5.1.3 Voitures invitées avec l'accord du Promoteur et du Comité Technique de la Série. Elles seront soumises à un équilibrage des performances spécifique pouvant être mis à jour à tout moment. Ces voitures seront éligibles à marquer des points et à monter sur le podium, sauf avis contraire du Comité Sportif de la Série.

5.2 Toutes les voitures présentées aux vérifications techniques doivent être conformes à la liste des équipements de sécurité selon les Règlements d'Homologation et Techniques en vigueur au moment de leur homologation et conforme au Passeport Technique émis par le Promoteur.

5.3 Les voitures invitées doivent être conformes à la liste des équipements de sécurité selon leur homologation et/ou leur règlement technique applicable et conforme au Passeport Technique émis par le Promoteur.

3.1 All manufacturers, drivers, Competitors and Officials participating in the Series undertake, on behalf of themselves, their employees and their agents, to observe all the provisions as supplemented or amended of the Code, the Technical Regulations, Bulletins and Clarifications from the Series Sporting Board issued during the season, and the present Sporting Regulations.

ARTICLE 4 – GENERAL CONDITIONS

4.1 Competitors must ensure that their cars comply with the conditions of eligibility and safety and with the Technical Regulations throughout the Competition.

4.2 The presentation of a car for Scrutineering will be deemed an implicit statement of the conformity of the car.

4.3 Results remain provisional until all sporting matters and technical Scrutineering are completed. This includes the checking of any onboard cameras when applicable.

Until the final classification is published, all teams must have one nominated person available to be summoned to the Stewards to represent the Competitor and to sign for any decisions.

Should the person designated as Team Manager for the Event not be available until results are final, the Team should nominate one or more additional personnel who are able to represent and sign for the team. This person or people must be listed on the sheet that will be available at the Team Managers' administrative checks. Any changes or additional personnel after this point should be notified directly to the Stewards.

ARTICLE 5 - ELIGIBLE CARS

5.1 Competitions are first and foremost reserved for:

5.1.1 Category 1: SRO3 GEN I

FIA GT3 cars which were homologated by the FIA between 2006 and 2009 in accordance with the FIA homologation forms at the time.

5.1.2 Category 2: SRO3 GEN II

FIA GT3 cars which were homologated by the FIA between 2010 and 2013 in accordance with the FIA homologation forms at the time.

5.1.3 Invitational cars with permission from the Promoter and the Series Technical Board. They will be subject to a specific Balance of Performance which can be updated at any time. Any such cars will be eligible to score points and finish on the podium, unless otherwise notified by the Series Sporting Board.

5.2 All cars presented to the scrutineers must be in conformity with the list of safety features according to the Homologation and Technical Regulations valid at the time of homologation and comply with their Technical Passport issued by the Promoter.

5.3 Invitational cars must be in conformity with the list of safety features according to their relevant homologation and/or technical regulations and comply with their Technical Passport issued by the Promoter.

ARTICLE 6 - COMPÉTITIONS DE LA SÉRIE

6.1 La Série est composée de compétitions comprenant deux courses, d'une durée maximale de 50 (cinquante) minutes chacune. À titre de clarification, les courses de chaque événement sont considérées comme une seule compétition aux fins du présent règlement.

Le Promoteur se réserve le droit de modifier le format et le nombre des compétitions.

6.2 Une compétition peut être annulée en cas de force majeure, ou avec l'accord de l'ASN organisatrice, de l'ASN parent et du Promoteur.

ARTICLE 7 - LES TITRES

7.1 Les titres suivants seront décernés :

Le titre GT3 Revival Series Pro-Am Pilotes sera attribué au(x) pilote(s) concourant dans la catégorie Pro-Am ayant accumulé le plus grand nombre de points, en tenant compte des points obtenus lors des compétitions ayant eu lieu.

Le titre GT3 Revival Series Am Pilotes sera attribué au(x) pilote(s) concourant dans la catégorie Am ayant accumulé le plus grand nombre de points, en tenant compte des points obtenus lors des compétitions ayant eu lieu.

À noter que les titres peuvent être décernés dans les deux catégories Gen I et Gen II si le nombre de voitures le permet.

7.2 Pour chaque titre, il y aura un classement séparé.

Dans chaque catégorie, un titre ou un trophée ne sera attribué que si au moins trois voitures participent régulièrement à la saison (chacune à au moins trois événements) et qu'au moins deux voitures sont présentes à chaque événement, sauf décision contraire du Promoteur.

7.3 Éligibilité aux points

Tous les pilotes inscrits à une manche de la GT3 Revival Series (Pro-Am ou Am) marqueront des points pour le titre Pilotes, à l'exception des pilotes engagés uniquement pour les deux dernières manches de la saison, qui ne marqueront des points que s'ils ont déjà été inscrits dans la même catégorie lors d'une manche précédente de la saison. Ces pilotes seront considérés comme invisibles dans le classement et les points seront redistribués au pilote suivant du classement. Si un nouveau pilote remplace l'un des pilotes d'une voiture existante, le nouveau pilote ne marquera pas de points mais son coéquipier continuera à en marquer et aucun point ne sera redistribué.

7.4 Les pilotes terminant dans les trois premières positions du classement des catégories Pro-Am ou Am doivent se rendre disponibles pour la cérémonie de remise des prix en fin de saison, qui aura lieu à une date et un lieu à déterminer. En cas de catégories avec moins de cinq voitures régulièrement engagées, seuls les vainqueurs de la Catégorie doivent assister à la cérémonie.

7.5 Des prix et trophées supplémentaires peuvent être décernés. En particulier, l'Iron Cup sera remis sur le podium après chaque course à la voiture la mieux classée dont les deux pilotes ont un âge cumulé supérieur à 100 ans, à condition qu'au moins quatre voitures soient éligibles pour l'Iron Cup. Ce nombre peut être modifié par décision du Comité Sportif.

ARTICLE 6 - SERIES COMPETITIONS

6.1 The Series is made up of Competitions consisting of two races, of a maximum duration of 50 (fifty) minutes.

For the avoidance of doubt, the races at each Event are considered as a single Competition for the purposes of these regulations.

The Promoter reserves the right to modify the format and number of the Competitions.

6.2 A Competition may be cancelled in case of force majeure, or with the agreement of the Hosting ASN, the Parent ASN and the Promoter.

ARTICLE 7 - THE TITLES

7.1 The following titles will be awarded:

The GT3 Revival Series Pro-Am Drivers' title will be awarded to the driver(s) competing in the Pro-Am category who has(have) scored the highest number of points taking into consideration the points obtained from the Competitions which have taken place.

The GT3 Revival Series Am Drivers' title will be awarded to the driver(s) competing in the Am category who has(have) scored the highest number of points, taking into consideration the points obtained from the Competitions which have taken place.

Note that Titles may be awarded in both Gen I and Gen II categories should there be sufficient cars.

7.2 For each title, there will be a separate classification.

In each category, a title or trophy will only be awarded if at least three cars participate regularly throughout the season (each taking part in at least three events) and at least two cars are present at every event, unless otherwise decided by the Promoter.

7.3 Eligibility for Points

All drivers entered in a round of the GT3 Revival Series (Pro-Am or Am) will score points towards the Drivers titles, except for race-by-race drivers in the final two Events of the season, who will only score points if they have been entered previously in the season in the same category. Any such drivers will be considered invisible in the classification and the points will be redistributed to the next driver in the classification. Should a new driver replace one of the drivers in an existing car, the new driver will not score points, but their team-mate will continue to score points, and no points will be redistributed.

7.4 Drivers finishing in the top three positions in the classification of the Pro-Am or Am categories must make themselves available for the end of season prize giving ceremony which will take place at a date and location to be determined. In the case of Cups with fewer than five regular cars entered, only the Cup or Category Winners must attend the Ceremony.

7.5 Additional prizes and trophies may be awarded. In particular, the Iron Cup will be awarded on the Podium after each race to the leading car whose two drivers have a combined age of over 100, on condition that at least four cars are eligible for the Iron Cup. This number may be altered by Sporting Board decision.

ARTICLE 8 - POINTS

8.1 Les classements de points seront publiés sur le site internet de la Série après la fin de chaque compétition. En cas de litige concernant l'attribution des points, ce sera le Comité Sportif de la Série qui tranchera. Toute réclamation ou contestation concernant l'attribution des points doit être soumise au Directeur Sportif de la Série dans les 14 jours suivant la première publication des points contestés. Les classements de points seront considérés comme définitifs 14 jours après la fin de la dernière compétition de la saison et, sous réserve uniquement de toute procédure judiciaire ou sportive en cours, aucune modification ou correction ne sera plus possible à partir de cette date.

8.2 Qualifications

À l'issue des qualifications, tous les pilotes de la voiture ayant réalisé le meilleur temps dans les catégories Pro-Am et Am recevront un point.

8.3 Courses

Les points pour tous les titres sont attribués à chaque compétition selon l'échelle suivante :

- 1er : 25 points
- 2e : 18 points
- 3e : 15 points
- 4e : 12 points
- 5e : 10 points
- 6e : 8 points
- 7e : 6 points
- 8e : 4 points
- 9e : 2 points
- 10e : 1 point

En cas d'interruption définitive d'une course, les points seront attribués également à tous les pilotes partageant une même voiture.

8.4 Si une course est interrompue selon l'article 47 et ne peut reprendre :

- Aucun point ne sera attribué aux équipages de pilotes si le leader a effectué moins de deux tours
- La moitié des points sera attribuée si le leader a effectué deux tours ou plus, mais moins de 75 % du temps de course initial, et à condition que les résultats incluent au moins un tour effectué hors Full Course Yellow ou conditions de Safety Car.
- Tous les points seront attribués si le leader a effectué plus de 75 % du temps de course initial.

Les conditions ci-dessus seront basées sur le nombre de tours indiqué sur les résultats publiés comme base pour le classement final.

Les points seront attribués également à tous les pilotes partageant une même voiture, y compris ceux qui n'ont pas respecté le temps de conduite minimal requis.

8.5 Égalités

Les prix et points attribués selon le classement de chaque compétition à des concurrents ex-æquo seront additionnés et partagés à parts égales.

8.5.1 Si deux ou plusieurs pilotes terminent la saison avec le même nombre de points, la meilleure place dans la Série sera attribuée :

- a). Au détenteur du plus grand nombre de premières places,

ARTICLE 8 - POINTS

8.1 Points classifications will be published on the Series website after the end of each Competition. In case of any disputes concerning point attributions, these will be decided by the Series Sporting Board. Any queries or challenges concerning point attributions must be submitted to the Series Sporting Director within 14 days of the first publication of the points in dispute. The point classifications will be considered final 14 days after the end of the last Competition of the season and, subject only to any ongoing judicial or sporting matters, from that point no further amendments or corrections will be made.

8.2 Qualifying

After qualifying, all drivers of the car setting the fastest time in Pro-Am and Am categories will be awarded one point.

8.3 Races

Points for all titles are awarded at each Competition according to the following scale:

- 1st: 25 points
- 2nd 18 points
- 3rd: 15 points
- 4th: 12 points
- 5th: 10 points
- 6th: 8 points
- 7th: 6 points
- 8th: 4 points
- 9th: 2 points
- 10th: 1 point

In the case that a race is suspended and not resumed, points will be awarded equally to all drivers sharing one car.

8.4 If a race is suspended under Article 47 and cannot be resumed:

- No points will be awarded to the driver crews if the leader has completed less than two laps
- Half points will be awarded if the leader has completed two or more laps, but less than 75% of the original race time, and as long as the results include at least one lap which took place outside Full Course Yellow or Safety Car conditions.
- Full points will be awarded if the leader has completed more than 75% of the original race time.

The above-mentioned conditions will be based on the number of laps as shown on the published results as the basis for the final classification.

Points will be awarded equally to all drivers sharing one car, including any who did not comply with any minimum driving time.

8.5 Dead Heats

Prizes and points awarded in accordance with the classification of each Competition to Competitors who tie will be added together and shared equally.

8.5.1 If two or more drivers finish the season with the same number of points, the higher place in the Series shall be awarded to:

- a) The holder of the greatest number of first places,

- b) Si le nombre de premières places est identique, au détenteur du plus grand nombre de deuxièmes places,
- c) Si le nombre de deuxièmes places est identique, au détenteur du plus grand nombre de troisièmes places, et ainsi de suite à travers les positions donnant droit à des points jusqu'à ce qu'un vainqueur émerge.
- d) Si la procédure ci-dessus ne permet pas de départager deux ou plusieurs pilotes, celui qui termine devant lors de la dernière course de la saison concernée sera considéré comme ayant terminé devant l'autre dans la Série.
- e) Cas particulier : Les pilotes d'une même voiture, ayant formé le même équipage lors de toutes les compétitions de la Série pour lesquelles ils ont marqué des points, et qui terminent avec le même nombre de points, partageront la même place dans la Série. Exemple : les pilotes 1 et 2 de la voiture A seront classés premiers ex-æquo au classement général de la Série ; les pilotes 1 et 2 de la voiture B seront classés deuxièmes ex-æquo, et ainsi de suite jusqu'au dernier équipage concerné.

8.6 Points pour les qualifications

Si un incident ou autre événement survient lors du tour le plus rapide en qualification et entraîne une pénalité autre que l'annulation ou la suppression de ce temps (par exemple, une rétrogradation sur la grille pour infraction au drapeau jaune sur ce tour), les commissaires sportifs peuvent, s'ils l'estiment approprié dans l'intérêt de l'équité sportive, transmettre le dossier au Comité Sportif de la Série. Le Comité Sportif de la Série décidera si le point du tour le plus rapide sera attribué aux pilotes concernés, s'il restera non attribué, ou s'il doit être attribué à l'équipe et aux pilotes ayant réalisé le deuxième meilleur temps.

9. ORGANISATEUR, ORGANISATION ET ASSURANCE

9.1 Une demande d'organisation d'un événement GT3 Revival Series doit être adressée à l'ASN du pays dans lequel l'événement doit se tenir, qui l'adressera à l'ASN parent ainsi qu'au Promoteur.

9.2 Chaque organisateur, via son ASN, doit transmettre au Promoteur les informations figurant à l'Annexe 1 du présent règlement au moins 30 jours avant l'événement.

Pour chacun des événements GT3 Revival Series, un visa sera délivré par l'ASN du pays organisateur, à condition que tous les documents requis par le présent règlement aient été envoyés à l'ASN et qu'ils soient conformes aux règlements applicables à la Série.

9.3 L'organisateur d'un événement doit s'assurer que tous les concurrents, leur personnel et leurs pilotes sont couverts par une assurance responsabilité civile.

9.4 Trente jours avant chaque événement GT3 Revival Series, l'organisateur doit envoyer au Promoteur les détails des risques couverts par l'assurance, qui doit être conforme à la législation nationale en vigueur. Ce certificat d'assurance, rédigé dans la langue du pays ainsi qu'en anglais, sera mis à disposition des concurrents. Le montant assuré doit être d'au moins 6 000 000 euros (six millions d'euros).

9.5 L'assurance responsabilité civile souscrite par l'organisateur d'un événement GT3 Revival Series s'ajoute et ne porte pas préjudice à toute assurance personnelle détenue par un concurrent ou toute autre personne physique ou morale participant à l'événement.

- b) *If the number of first places is the same, the holder of the greatest number of second places,*
- c) *If the number of second places is the same, the holder of the greatest number of third places, and so on through the point-winning positions until a winner emerges.*
- d) *If the above-mentioned procedure fails to separate two or more drivers, then whoever finishes ahead in the final race of the respective season will be deemed to have finished ahead of the other in the Series.*
- e) *Special case: Drivers of the same car, who have formed the same crew during all the Competitions in the Series in which they have scored points, and who finish with the same number of points, will share the same place in the Series. Examples: drivers 1 and 2 of car A will be classified equal first in the general classification of the Series; drivers 1 and 2 of car B will be classified equal second, and so on until the last classified crew finding itself in this situation.*

8.6 Points for Qualifying

Should an incident or other matter occur during the fastest lap in qualifying which gives rise to a penalty other than the disallowing or deletion of that lap time (for example a drop of grid positions imposed in respect of a yellow flag infringement on that lap) the Stewards may, if they consider it appropriate in the interests of sporting fairness, refer the case to the Series Sporting Board. The Series Sporting Board will decide if the point for fastest lap will be awarded to the drivers in question, or whether it will remain unattributed, or whether it should be given to the Team and drivers setting the second-fastest lap.

9. ORGANISER, ORGANISATION AND INSURANCE

9.1 *An application to organise a GT3 Revival Series Event must be made to the ASN of the country in which the Event is to take place, which will apply to the parent ASN together with the Promoter.*

9.2 *Each Organiser, via its ASN, shall supply the information set out in Appendix 1 to the present regulations to the Promoter at least 30 days before the Event.*

For each of the GT3 Revival Series Events, a Visa will be issued by the hosting ASN of the country in which the Event is organised, provided that all documents required by the present regulations have been duly sent to the ASN and that they are in conformity with the regulations applicable to the Series.

9.3 *The Organiser of an Event must ensure that all Competitors, their personnel and their drivers are covered by third party insurance.*

9.4 *Thirty days before each GT3 Revival Series Event, the Organiser must send the Promoter details of the risks covered by the insurance, which must comply with the national laws in force. This insurance certificate, written in the language of the country as well as in English, shall be made available to the Competitors. The sum insured must be a minimum of 6.000.000 euros (six million euros)*

9.5 *Third party insurance arranged by the Organiser of a GT3 Revival Series Event shall be in addition and without prejudice to any personal insurance policy held by a Competitor or by any other natural person or legal entity taking part in the Event.*

9.6 Les pilotes participant à l'événement ne sont pas considérés comme des tiers entre eux.

ARTICLE 10 - OFFICIELS

10.1 Les officiels suivants seront nommés pour la GT3 Revival Series :

- Un Directeur de course
- Un Commissaire Technique responsable
- Un Commissaire Technique adjoint
- Un Président des commissaires sportif
- Un Directeur technique de la Série
- Les représentants du Comité Sportif de la Série

De plus, les personnes suivantes pourront être nommées :

- Un Délégué médical
- Un ou plusieurs Contrôleurs techniques de la Série
- Un Commissaire international
- Un Directeur de course adjoint et/ou assistant
- Un Officiel de la voie des stands
- Un Chef chronométrateur
- Un Délégué presse
- Un Pilote de Safety Car
- Un Pilote de Leading Car

10.2 Le rôle des délégués nommés est d'assister les officiels de l'événement dans leurs fonctions, de veiller dans leur domaine de compétence à ce que tous les règlements régissant la Série soient respectés, de faire toutes les remarques qu'ils jugent nécessaires et de rédiger tous les rapports nécessaires concernant l'événement.

Conformément à l'article 11.10.4 du Code, en plus de leurs autres fonctions et responsabilités, le Directeur de course aura l'autorité d'imposer certaines pénalités, à savoir la suppression de temps au tour et l'application de pénalités de passage par les stands pour infractions aux limites de la piste lors des essais libres, des préqualifications et des qualifications, ainsi que la suppression de temps au tour conformément à l'article 42.2.

Le rôle de l'Officiel de la voie des stands est d'assister les commissaires sportifs et le Directeur de course en ce qui concerne le comportement dans la voie des stands. Il rendra compte soit au Directeur de course, soit directement aux commissaires sportifs.

Commissaires Techniques :

Le Commissaire Technique Responsable dirigera les vérifications techniques et aura tout pouvoir sur les Commissaires Techniques nationaux (sous réserve d'accord avec l'ASN concernée et l'organisateur). Le Délégué Technique de la Série peut vérifier la conformité d'une voiture ou d'un concurrent à tout moment d'une épreuve.

ARTICLE 11. CONDITIONS DE PARTICIPATION DES PILOTES ET COMPOSITION DES ÉQUIPAGES

11.1 Définition des pilotes éligibles

Le Promoteur se réserve le droit de décider si un pilote est éligible à la GT3 Revival Series.

En particulier, les pilotes Bronze seront divisés en catégories Bronze et Bronze+ selon les critères suivants (liste non exhaustive).

Les pilotes satisfaisant aux critères suivants seront considérés comme Bronze+, sauf si le promoteur dispose de données

9.6 Drivers taking part in the Event are not third parties with respect to one another.

ARTICLE 10 - OFFICIALS

10.1 The following Officials will be appointed for the GT3 Revival Series:

- A Race Director
- A Chief Scrutineer
- A Scrutineer
- A Chairman of the Stewards
- A Technical Director for the Series
- The Series Sporting Board representatives

Additionally, the following may be appointed

- A Medical Delegate
- Series Scrutineer(s)
- An International Steward
- A Deputy and/or Assistant Race Director
- A Pit Lane Official
- A Chief Timekeeper
- A Press Delegate
- A Safety Car Driver
- a Leading Car Driver

10.2 The role of the nominated Delegates is to help the Officials of the Event in their duties, to see within their fields of competence that all the regulations governing the Series are respected, to make any comments they judge necessary and to draw up any necessary reports concerning the Event.

Further to Article 11.10.4 of the Code, in addition to their other duties and responsibilities, the Race Director will have authority to impose certain penalties, these being deletion of lap times and issuing of stop-and-go penalties for track limit infringements during Free Practice, Pre-Qualifying and Qualifying and deletion of lap times in accordance with Article 42.2.

The role of the Pit Lane Official is to assist the Stewards and the Race Director in terms of behaviour in the pit lane. He will report either to the Race Director or directly to the Stewards.

Scrutineers:

The Chief Scrutineer will be in charge of the scrutineering and will have full authority over the National Scrutineers (subject to agreement with the relevant ASN and the organiser). The Chief Scrutineer may check and scrutineer a car/entrant at any time during the event.

ARTICLE 11. CONDITIONS FOR THE PARTICIPATION OF DRIVERS AND COMPOSITION OF THE CREWS

11.1 Definition of Eligible Drivers

The Promoter reserves the right to decide if a Driver is eligible for the GT3 Revival Series.

In particular, Bronze drivers will be divided into Bronze and Bronze+ categories according to the following (non-exhaustive) criteria.

The drivers satisfying the following criteria will be considered to be Bronze+ unless the Promoter has sufficient data to prove that their pace is that of a Bronze driver:

suffisantes pour prouver que leur rythme correspond à celui d'un pilote Bronze :

- Pilotes classés Bronze âgés de 35 ans ou moins
- Pilotes listés comme Bronze sur la liste de catégorisation FIA mais dont la catégorisation annuelle est en cours de révision ou provisoire (en surbrillance jaune ou bleue)
- Pilotes Bronze actuels ayant beaucoup couru au niveau national et international dans la vingtaine
- Pilotes Bronze actuels ayant été précédemment classés ou provisoirement classés Silver (en cas de première catégorisation)
- Pilotes Bronze actuels ayant été (ou qui auraient été) précédemment classés Gold ou Platinum.

11.2 Composition des équipages par catégorie

a) Catégorie GT3 Revival Series Pro-Am

Les catégorisations de pilotes seront appliquées et les équipages maximum suivants seront acceptés :

- Gold / Bronze
- Silver / Bronze
- Bronze+ / Bronze+
- Pilote Bronze+ seul

b) Catégorie GT3 Revival Series Endurance Am

Les catégorisations de pilotes seront appliquées et les équipages maximum suivants seront acceptés :

- Bronze / Bronze
- Bronze / Bronze+ avec un facteur d'équilibrage de 25 kg
- Pilote Bronze seul

11.3 Les pilotes suivants seront placés sous la surveillance du Comité Sportif de la Série et pourront se voir imposer un poids supplémentaire ou une pénalité de temps, ou être tenus d'utiliser le temps de compensation le plus élevé :

- Pilotes Gold ou Platinum avec l'autorisation du Comité Sportif de la Série
- Tout pilote bénéficiant d'une dérogation
- Tout pilote dont la catégorisation est marquée comme Provisoire ou En cours de révision sur la liste de catégorisation des pilotes FIA (<https://driverscategorisation.fia.com/public/drivers>)

Toute pénalité de ce type sera appliquée course par course et réévaluée après chaque course.

11.4 La GT3 Revival Series est principalement destinée aux équipages de pilotes (ou pilotes seuls) concourant ensemble tout au long de la saison pour prétendre au titre, , ou pour des pilotes seuls. At the end of the season, professional drivers classified alone in the Pro-Am category may be removed from the final classification. Any driver changes in the final two rounds are subject to approval from the Sporting Board.

Si un pilote change, au cours de la saison, de la catégorie Am à Pro-Am ou inversement, le ou les pilotes seront considérés comme de nouveaux entrants dans leur nouvelle catégorie au sens de l'article 7.3 (Éligibilité aux points). Ils ne seront pas considérés comme de nouveaux entrants au sens de l'article 29.7 concernant les pneus neufs, sauf s'ils concourent avec une nouvelle voiture. Aucun point ne sera transféré dans la nouvelle catégorie et aucun temps de compensation (article 20.3) ne sera reporté.

- *Bronze graded drivers who are aged 35 or under*

- *Drivers who are listed as Bronze on the FIA categorisation list but whose annual categorisation is under review or provisional (highlighted in yellow or blue)*
- *Current FIA Bronze drivers who raced extensively nationally and internationally when in their 20s,*
- *Current Bronze drivers who were previously graded or initially provisionally graded Silver (in the case of first-time grading)*
- *Current Bronze drivers who were (or would have been) previously categorized Gold or Platinum.*

11.2 Driver Line-ups per Category

a) The GT3 Revival Series Pro-Am Category

Driver categorisations will be applied, and the following maximum pairings will be accepted:

- *Gold / Bronze*
- *Silver / Bronze*
- *Bronze+ / Bronze+*
- *Bronze+ driver racing alone*

b) The GT3 Revival Series Endurance Am Category

Driver categorisations will be applied, and the following maximum pairings will be accepted:

- *Bronze / Bronze*
- *Bronze/ Bronze+ with balancing factor of 25 kg*
- *Bronze driver racing alone*

11.3 *The following drivers will be under supervision from the Series Sporting Board and may be given an additional weight or time penalty, or be required to use the higher Compensation Time:*

- *Gold or Platinum drivers with permission from the Series Sporting Board*
- *Any drivers with derogations*
- *Any drivers whose categorization is marked as Provisional or Under Review on the FIA Driver Categorisation list (<https://driverscategorisation.fia.com/public/drivers>)*

Any such penalties will be given on a race-by-race basis and re-evaluated after each race.

11.4 *The GT3 Revival Series is primarily intended for driver crews (or single drivers) competing together throughout the season to claim the title, , or for single drivers. At the end of the season, professional drivers classified alone in the Pro-Am category may be removed from the final classification. Any driver changes in the final two rounds are subject to approval from the Sporting Board.*

Should a driver move, during the season, from Am to Pro-Am or vice-versa, the driver or drivers will be considered new entrants in their new category in terms of Article 7.3 (Eligibility of points). They will not be considered as new entrants in terms of Article 29.7 concerning new tyres, unless they are competing with a new car. No points will be carried over to the new category and no compensation time (article 20.3) will be carried over.

11.5 À la fin de la saison, pour des raisons de force majeure acceptées comme telles par le Comité Sportif de la Série, un pilote peut être autorisé à renoncer aux points qu'il a marqués sur une manche (deux courses) afin d'égaliser ses points avec ceux de son (ou ses) coéquipier(s) dans le classement final. Cela n'affectera pas les points de ses coéquipiers ou de son équipe.

11.6 Catégorisation des Pilotes & Dérogations

11.6.1 Catégorisation

Les pilotes souhaitant participer à la GT3 Revival Series doivent être catégorisés par la FIA. Les pilotes non catégorisés doivent envoyer un dossier de résultats à la FIA au plus tard quatorze jours avant le début du premier événement auquel ils souhaitent participer, sur le site de la FIA à l'adresse suivante : <http://www.fia.com/fia-driver-categorisation>.

Les définitions des catégories, la liste de catégorisation des pilotes et le formulaire de demande sont disponibles sur le site de la FIA.

Toutes les décisions concernant les catégorisations sont prises sous l'autorité du Comité de Catégorisation des Pilotes de la FIA. La liste des concurrents autorisés à participer à la compétition indiquera la catégorie attribuée à chaque pilote.

11.6.2 Catégorisation Temporaire

Les commissaires sportifs catégoriseront temporairement les pilotes qui s'annoncent avec leur dossier de résultats après le début de l'événement. Une redevance pouvant aller jusqu'à 350 euros sera payable au Fonds SRO Motorsports pour toute demande de catégorisation tardive. Toute catégorisation temporaire de ce type ne sera valable que pour cet événement et ne constituera pas une catégorisation FIA.

Aucun pilote ne pourra utiliser une telle catégorisation temporaire pour plus d'une course et devra demander une catégorisation FIA avant sa deuxième participation.

Les pilotes non catégorisés ne seront pas autorisés à participer à une quelconque compétition.

11.6.3 Dérogations

Pour les besoins de cette Série, le Comité Sportif de la Série se réserve le droit d'apporter des modifications temporaires à la catégorisation FIA de tout pilote selon les critères de la GT3 Revival Series. Tout pilote bénéficiant d'une dérogation temporaire de catégorisation sera indiqué sur la liste d'engagement avec un astérisque.

Les dérogations abaissant la catégorisation FIA d'un pilote seront accordées uniquement course par course et seront réévaluées après chaque compétition.

Des revalorisations augmentant la catégorisation FIA d'un pilote pour la GT3 Revival Series peuvent également être accordées à tout moment de la saison.

Les modalités relatives aux conditions de la dérogation seront précisées dans la décision du Comité Sportif.

ARTICLE 12 - ENGAGEMENTS

12.1 Conditions d'inscription

Les concurrents engagés sur la saison complète ou sur une course sont acceptés.

- Le Castellet – 11 et 12 avril
- Spa Classic – 22 au 24 mai
- Le Mans Classic – 3 au 5 juillet
- Nürburgring – 29 et 30 août
- Barcelone – 3 et 4 octobre

11.5 At the end of the season, for reasons of force majeure accepted as such by the Series Sporting Board, a driver may be allowed to renounce the points he scored at one round (two races) in order to equalise their points with those of their co-driver(s) in the final classification. This would not affect the points of their team-mates or team.

11.6 Driver Categorisation & Derogations

11.6.1 Categorisation

Drivers wishing to compete in the GT3 Revival Series must be categorised by the FIA. Drivers who are not categorised must send in a record of achievements to the FIA at the latest fourteen days prior to the beginning of the first Event in which he or she wishes to take part, on the FIA website under <http://www.fia.com/fia-driver-categorisation>. The definitions of the categories, the Driver Categorisation List and the application form can be found on the FIA website.

All decisions concerning the categorisations are taken under the authority of the FIA Drivers Categorisation Committee.

The list of Competitors allowed to take part in the Competition will indicate the category attributed to each driver.

11.6.2 Temporary Categorisation

The Stewards will temporarily categorise drivers who announce themselves with their record of achievements after the Event has already begun. A fee of up to 350 euros will be payable to the SRO Motorsports Fund for any such requests for late categorisation. Any such temporary categorisations will only be valid for that one Event and will not constitute an FIA categorisation.

No driver may use such a temporary categorisation for more than one race and must apply for an FIA Categorisation before their second participation

Drivers who have not been categorised will not be allowed to take part in any Competition.

11.6.3 Derogations

For the purposes of this Series, the Series Sporting Board retains the right to make temporary amendments to the FIA Categorisation of any driver according to the criteria of the GT3 Revival Series. Any drivers given a temporary categorisation derogation will be indicated in the entry list with an asterisk.

Derogations reducing a driver's FIA Categorisation will be issued on a race-by-race basis only and will be reassessed after each Competition.

Upgrades increasing a driver's FIA Categorisation for the GT3 Revival Series may also be issued at any point in the season.

Details concerning the conditions for the Derogation will be covered in the Sporting Board Decision.

ARTICLE 12 - ENTRIES

12.1 Conditions of Entry

Full-season and race-by-race Competitors are accepted.

- Le Castellet – 11-12 April
- Spa Classic – 22-24 May
- Le Mans Classic – 3-5 July
- Nürburgring – 29 -30 August
- Barcelone – 3 -4 October

12.2 L'engagement à LE MANS CLASSIC est subordonné à la participation à au moins une épreuve précédente de la saison.

12.3 Droits d'engagements :

12.3.1 Concurrents sur la saison complète :

Les demandes de participation à la GT3 Revival Series doivent être soumises au Promoteur, sur le formulaire d'inscription disponible sur le site internet de la Série à partir du 15 octobre 2025, date officielle d'ouverture des inscriptions à la Série.

Le formulaire d'inscription doit être soumis et le paiement effectué au plus tard le 15 février 2026. Les frais d'inscription sont fixés comme suit :

Pour la saison complète (cinq événements) : 22 500 € (vingt-deux mille cinq cents euros) par voiture, incluant la contribution obligatoire au développement durable de 192 € (cent quatre-vingt-douze euros).

12.3.2 Inscriptions à la course :

Les frais d'inscription pour une seule course sont fixés comme suit, par voiture et par compétition :

4 166 € (quatre mille cent soixante-six euros) par voiture, incluant la contribution obligatoire au développement durable de 32 € (trente-deux euros).

8 333 € (Huit mille trois cent trente-trois euros) par voiture pour LE MANS CLASSIC, incluant la contribution obligatoire au développement durable de 32 € (trente-deux euros).

12.3.3 Inclus dans le droit d'engagements :

Un espace de 6 x 4 m /voiture avec tente dans le paddock GT3 Revival

Les badges d'accès (cf Article 15.2.3)

12.3.4 Pour être prise en compte, les engagements doivent :

- Inclure le formulaire d'inscription dûment complété (modèle de la voiture, nom du pilote, catégorie choisie)
- Inclure le montant intégral des droits d'engagement
- Inclure une copie couleur complète du Passeport Technique délivré par le Promoteur. Le Passeport Technique ne sera validé par le Commissaire Technique qu'après l'inspection de la voiture avant sa première participation à la Série GT3 Revival,
- Inclure une copie des licences de course des pilotes (voir Article 14) et du concurrent.

12.3.5 Tous les prix ci-dessus sont indiqués HT

12.3.6 Les inscriptions ne sont pas transférables et les frais d'inscription ne sont pas remboursables.

12.3.7 Le Promoteur se réserve le droit de refuser toute inscription.

ARTICLE 13. DEMANDES D'INSCRIPTION DES CONCURRENTS ET CONDITIONS D'INSCRIPTION

13.1 Une équipe est définie comme l'ensemble des voitures inscrites sous une licence de concurrent spécifique. Une équipe peut utiliser un nom commercial d'équipe différent du nom du concurrent. Deux équipes ne peuvent pas utiliser le même nom commercial d'équipe. Si les voitures sont inscrites sous un permis de conduire pilote, le conducteur peut désigner un nom d'équipe sous lequel il concourra.

ARTICLE 14 – LICENCES

14.1 Tous les pilotes, concurrents et officiels participant à la Série doivent détenir des licences valides et à jour. Pour les pilotes, la condition minimale est une licence FIA Internationale de catégorie C (ITC-C), ou une licence équivalente telle que la licence

12.2 *Registration for LE MANS CLASSIC is subject to participation in at least one previous event of the Season.*

12.3 Entry fees:

12.3.1 Full season Competitors:

Applications to compete in the GT3 Revival Series must be submitted to the Promoter, on the entry form available on the Series website as from October 15th 2025, the Official opening date for entry into the Series.

The entry form must be submitted, and payment made by February 15th 2026. The entry fee is set as follows:

Full season entry fee (five Events) is €22 500 (Twenty-two thousand five hundred euros) per car including the mandatory sustainability fee of €192 (one hundred and ninety-two euros).

12.3.2 Single-event entries:

The entry fees for a single race are set as follows, per car and per competition:

€4166 (four thousand one hundred and sixty-six euros) per car per competition including the mandatory sustainability fee of €32 (thirty-two euros).

€8333 (eight thousand three hundred and thirty-three euros) per car for LE MANS CLASSIC including the mandatory sustainability fee of €32 (thirty-two euros).

12.3.3 Included in the entry fee:

One 6 x 4 m paddock space with tent / car in the GT3 Revival paddock

Access Passes (see Article 15.2.3)

12.3.4 *To be considered, entries must:*

- *Include the entry form fully completed (car model, drivers name, category selected)*
- *Include the payment of the full entry fee*
- *The full colour copy of the Technical Passport issued by the Promoter. The Technical Passport will only be validated by the Technical Scrutineer after the inspection of the car prior to its first GT3 Revival Series event*
- *Include a copy of the drivers' race licences (see Article 14) and competitor licence.*

12.3.5 *All prices above exclude VAT*

12.3.6 *Entries are not transferable and entry fees are not refundable.*

12.3.7 *The Promoter reserves the right to refuse any applications.*

ARTICLE 13. COMPETITORS' APPLICATIONS AND CONDITIONS OF ENTRY

13.1 *A Team is defined as the cars entered under a specific Competitor's licence. A Team may use a Commercial Team name which is different from the Competitor name. No two Teams may use the same Commercial Team name. Should cars be entered under a Driver licence, the driver may designate a Team name under which they will compete.*

ARTICLE 14 – LICENCES

14.1 *All drivers, Competitors and Officials participating in the Series must hold current and valid licences. For drivers, the minimum requirement is an FIA International Grade C (ITC-C) Driver's licence, or equivalent licence such as the International*

internationale pour pilotes en situation de handicap et, le cas échéant, des licences et/ou autorisations valides délivrées par leur ASN. Les pilotes doivent également être en possession d'un certificat médical d'aptitude à jour et d'une autorisation de leur ASN pour participer à la compétition internationale concernée.

ARTICLE 15 - BADGES, ACCÈS AU SITE ET BRASSARDS

Remarque : Les informations de cette section seront ajustées en fonction de la réglementation d'accès en vigueur pour chaque événement spécifique, qui sera détaillée dans le document Annexe 1 de l'événement concerné.

15.1 Toute personne participant à quelque titre que ce soit dans les zones réservées doit porter son badge de façon qu'il soit clairement visible. Le Promoteur est seule habilité à délivrer les badges.

15.2 Badges

15.2.1 Les badges suivants seront délivrés :

Badges d'accès complet : Accès à l'ensemble du site, y compris les garages des stands, la voie des stands et le mur des stands. Les shorts et chaussures ouvertes sont interdits dans la voie des stands, sans autre restriction vestimentaire.

Badges Pitlane : Badge réservé au personnel de l'équipe, donnant accès au paddock, à la voie des stands et à la grille de départ.

Badges Paddock : Badge donnant accès au paddock (pas d'accès à la voie des stands).

Badges pilotes : Accès général, accès au paddock, à la voie des stands, à la grille de départ et à la zone de signalisation du mur des stands (comme pour les badges de voie des stands ci-dessus), ainsi qu'au Centre Média.

Badges médias : Accès général, accès au paddock et au Centre Média.

15.2.2 Nombre de badges

Les concurrents engagés sur la saison complète ou à la course recevront, par voiture et par événement, les badges suivants :

- Badges pilotes : 1 ou 2
- Badges Pitlane (paddock + voie des stands + grille) : 6
- Badges Paddock : 2
- Badges voiture : 4

15.2.3 Utilisation abusive des badges

Les badges ne peuvent être utilisés que par la personne à laquelle ils sont destinés et pour l'usage prévu lors de leur délivrance. Toute falsification ou duplication de badges, ou tout badge utilisé par une autre personne, entraînera la confiscation du badge et pourra donner lieu à une amende pour le concurrent ainsi qu'à toute autre sanction du Promoteur et/ou des commissaires sportif, pouvant aller jusqu'à la disqualification.

15.3 Accès

Les équipes ne peuvent exclure les badges d'accès complet ou médias de leurs garages ou auvents, et ne peuvent pas produire ou distribuer de badges supplémentaires qui se substitueraient à ceux délivrés par le Promoteur. Les membres de l'équipe sont limités à la zone du mur des stands. Les officiels et les représentants du Promoteur munis de badges d'accès complet auront accès à toutes les zones réservées aux équipes à l'intérieur de l'enceinte du circuit.

Licence for Drivers with Disabilities and, where applicable, valid licences and/or authorisations issued by their ASN. The drivers must be in possession of a current medical certificate of aptitude and permission from their ASN to compete in the relevant international competition.

ARTICLE 15 - PASSES, ACCESS TO THE SITE AND ARMBANDS

Note: that the information in this section will be adjusted according to any access regulations in place for any specific Event, which will be detailed in the Appendix 1 document for that Event.

15.1 Any participant present in any capacity whatsoever in the reserved areas must wear their pass in such a way that it is clearly visible. The Promoter alone is empowered to issue passes.

15.2 Passes

15.2.1 The following passes will be issued:

Full Access Passes: access to the whole site, including pit garages, pit lane and pit wall. Shorts and open shoes are forbidden in the pit lane, with no further restrictions in terms of clothing.

Pitlane Passes: a pass that is reserved for team crew, and which gives access to the paddock, pitlane and grid.

Paddock Passes: a pass that gives access to the paddock (no pitlane).

Driver Passes: general entrance, access to paddock, pit lane, starting grid and pit wall signalling area as for Pit Lane passes above, as well as to the Media Centre.

Media Passes: general entrance, access to the paddock and media centre.

15.2.2 Number of Passes

Full season and Race by Race entrants will receive the following passes, per car, per event:

- Driver Passes: 1 or 2
- Pitlane Passes (paddock + pitlane + grid): 6
- Paddock Passes: 2
- Car Passes: 4

15.2.3 Misuse of Passes

Passes may only be used by the person for whom they are intended and for the purpose for which they have been issued. Any falsification or duplication of passes, or any passes being used by other persons, will result in confiscation of the pass and will result in the Competitor being fined as any other penalties from the Promoter and/or the Stewards which can go as far as disqualification.

15.3 Access

Teams may not exclude Full Access or Media passes from their pit garages or awnings and may not produce or distribute additional passes which supersede those passes distributed by the Promoter. Team members are restricted to the area of the pit wall. Officials and the Promoter's representatives with Full Access passes will have access to any Team areas within the circuit boundaries.

15.4 Brassards

Les brassards suivants seront délivrés pour être utilisés lors des arrêts aux stands :

- **Brassards blancs** pour les contrôleurs de voiture
- **Brassards rouges** pour le personnel d'équipe dans la voie de travail (maximum deux par voiture)
- **Brassards verts** délivrés au personnel de l'industrie. Le personnel de l'industrie doit respecter les consignes vestimentaires de la voie des stands.

Un maximum d'un brassard peut être porté à tout moment. Les brassards ne peuvent être portés qu'au bras. Des pénalités pour toute infraction peuvent être imposées par les commissaires sportif.

ARTICLE 16 - DÉSIGNATION DES PILOTES ET CHANGEMENTS DE PILOTE

16.1 Numéros et limites des pilotes

a) Tout au long d'une compétition, un maximum de deux pilotes peut conduire une même voiture (sauf disposition prévue en b) ci-dessous).

Les pilotes doivent être désignés comme Pilote 1 et Pilote 2 avant la fin des contrôles administratifs. Passé ce délai, aucun changement d'ordre de pilote ne pourra être effectué sans l'accord des commissaires sportif.

b) Pilotes seuls

Dans les catégories GT3 Revival Series Pro-Am et Am, un pilote peut être autorisé à concourir seul avec la permission du Comité Sportif de la Série. Ce pilote doit être catégorisé Bronze ou Bronze+. Il sera considéré à la fois comme Pilote 1 et Pilote 2 pour les qualifications.

c) Dans la GT3 Revival Series, le Pilote 1 sera désigné comme le pilote de catégorisation la plus basse, et le Pilote 2 comme le pilote de catégorisation la plus haute.

Si les deux pilotes ont la même catégorisation, l'équipe peut choisir qui est Pilote 1 et qui est Pilote 2. Cependant, les organisateurs se réservent le droit de modifier cet ordre.

d) Conformément à l'article 41.4.2, le Pilote 1 participera à la Q1 et prendra le départ de la Course 1, le Pilote 2 participera à la Q2 et prendra le départ de la Course 2.

e) L'ordre mentionné en d) ci-dessus peut être modifié par décision du Comité Sportif et/ou être indiqué dans l'Annexe 1 d'un événement.

16.2 Changements de pilote

a) Pendant toute compétition, un pilote ne peut pas changer d'une voiture à une autre.

b) Chaque pilote ne peut être désigné que pour conduire une seule voiture.

c) Un changement de pilote ne peut intervenir qu'avant le début des essais libres et avec l'accord des commissaires sportif.

d) Toute modification de l'ordre des pilotes une fois publié ne peut être autorisée que par les commissaires sportifs, après soumission d'une demande écrite du concurrent. Une telle autorisation ne sera donnée qu'en cas de circonstances exceptionnelles ou de force majeure. Le non-respect de l'ordre de conduite déclaré sera signalé aux commissaires sportifs, qui pourront prononcer les pénalités qu'ils jugeront appropriées.

e) Après le début des essais libres, tout changement de pilote ne sera accepté qu'en cas de force majeure et sous réserve de l'approbation des commissaires sportif, qui pourront imposer toute restriction, condition ou pénalité qu'ils jugeront appropriée.

15.4 Armbands

The following armbands will be issued for use during pit stops:

- **White armbands** for car controllers
- **Red armbands** for Team personnel in the working lane (maximum two per car)
- **Green armbands** issued to industry personnel. Industry personnel must abide by the pit lane clothing instructions.

A maximum of one armband may be worn at any time. Armbands may only be worn on the arm. Penalties for any infractions may be imposed by the Stewards.

ARTICLE 16 - DRIVER DESIGNATIONS AND CHANGES OF DRIVER

16.1 Driver Numbers and Limits

a) Throughout any Competition, a maximum of two drivers may drive one and the same car (except as provided for in b) below).

Drivers must be designated as Driver 1 and Driver 2 before the end of the administrative checks. After this point, no changes may be made to the driver order without the approval of the Stewards.

b) Single drivers

In the GT3 Revival Series Pro-Am and Am categories, one driver may be authorised to compete alone with permission from the Series Sporting Board. This driver must be categorised as Bronze or Bronze+. The driver will be considered both Driver 1 and Driver 2 in terms of Qualifying.

c) In the GT3 Revival Series, Driver 1 will be designated as the driver of lower categorisation, and Driver 2 will be designated as the driver of higher categorisation. If both drivers have the same categorisation, the team may choose which is Driver 1 and which is Driver 2. However, the Organisers reserve the right to alter this order.

d) In accordance with Article 41.4.2, Driver 1 will take part in Q1 and start Race 1, Driver 2 will take part in Q2 and start Race 2.

e) The order in d) above may be changed by decision of the Sporting Board and/or listed in the Appendix 1 of an Event.

16.2 Driver Changes

a) During any Competition, a driver may not change from one car to another.

b) Each driver may only be nominated to drive one car.

c) A change of driver may only take place before the start of free practice and with the consent of the Stewards.

d) Any changes in the driver order once published may only be authorised by the Stewards following the submission of a written request from the Competitor. Such an authorisation will only be given in exceptional circumstances or in cases of force majeure. Failure to abide by the declared driving order will be reported to the Stewards who may issue penalties as they see fit.

e) After the start of free practice, any driver changes will only be accepted in cases of force majeure and subject to the approval of the Stewards, who may impose any restrictions, conditions or penalties as they see fit.

16.3 Conduite

Chaque pilote doit conduire sa voiture seul et sans assistance.

ARTICLE 17 – INSTRUCTIONS ET COMMUNICATION AUX CONCURRENTS

17.1 Le Comité Sportif de la Série, les commissaires sportifs, le Directeur de course ou le Directeur sportif peuvent donner des instructions aux concurrents au moyen de circulaires spéciales conformément au Code. Ces circulaires seront distribuées à tous les concurrents, qui doivent en accuser réception si cela leur est demandé, auquel cas la signature du concurrent ou de son représentant désigné est obligatoire.

Les Commissaires sportif et/ou le Directeur de Course peut émettre des Bulletins et/ou Communications qui seront publiés sur le Tableau d’Affichage Digital sans nécessiter la signature individuelle des Concurrents. Ceux-ci seront valides dès leur publication et il incombe aux Concurrents de consulter ces communications tout au long de chaque Épreuve.

17.2 Toutes les classifications, grilles de départ, résultats des essais et de la course, ainsi que toutes les décisions prises par les Officiels, seront affichés sur le tableau d’affichage numérique pour la GT3 Revival Series.

17.3 Toutes les équipes doivent être connectées et sont tenues de surveiller le système de messagerie des équipes de la GT3 Revival Series en permanence pendant chaque Épreuve.

17.4 Toute décision ou communication concernant un Concurrent doit lui être remise dès que possible et un accusé de réception doit être confirmé. Le système de messagerie des équipes peut être utilisé pour envoyer convocations et documents, ainsi que pour que les Équipes confirment leur réception.

17.5 Toutes les équipes doivent disposer d’une radio numérique réglée sur la fréquence de la Direction de Course, qui sera utilisée pour les communications du Directeur de Course aux équipes. Veuillez consulter l’Annexe 8 pour les fréquences provisoires. Un contrôle radio aura lieu au début de chaque journée et les équipes doivent répondre via le système de messagerie des équipes. Les équipes doivent écouter la fréquence de 15 minutes avant le début de chaque séance jusqu’à la fin de la séance ou l’ouverture du Parc Fermé pour les qualifications et les courses. Les équipes ne peuvent pas utiliser cette fréquence pour d’autres informations. Les communications sur la fréquence radio du Directeur de Course s’ajoutent aux messages diffusés sur l’écran de chronométrage. Tous ces messages, qu’ils soient écrits ou oraux, doivent être respectés.

ARTICLE 18 - COMPORTEMENT ANTI-SPORTIF

18.1 Tout incident survenant dans le paddock, la voie des stands ou sur la piste, tels que des actes provocateurs de toute nature, des menaces verbales ou physiques, des commentaires inappropriés sur les réseaux sociaux ou tout comportement non sportif, ou toute action ou événement lié à un ou plusieurs Événement(s) ou Compétition(s) qui pourrait être considéré comme contraire à l’esprit de la GT3 Revival Series, commis par un membre d’une Equipe ou une personne sous la responsabilité d’un Concurrent, peut être signalé aux Commissaires sportif qui prendront toute mesure qu’ils jugeront appropriée. L’Équipe sera tenue responsable des actions des personnes de son entourage et pourra être sanctionnée en conséquence.

16.3 Driving

Each driver must drive their car alone and unaided.

ARTICLE 17 - INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS

17.1 *The Series Sporting Board, Stewards, Race Director or Sporting Director may give instructions to Competitors by means of special circulars in accordance with the Code. These circulars will be distributed to all the Competitors, who must acknowledge receipt when requested, in which case the signature of the Competitor or of their designated representative is mandatory.*

The Stewards and/or Race Director may issue Bulletins and/or Communications which will be posted on the Digital Notice Board without requiring individual signature by Competitors. These will be valid immediately on posting and Competitors will be responsible for monitoring such communications throughout each Event.

17.2 *All classifications, starting grids, and results of practice and the race, as well as all decisions issued by the Officials, will be posted on the digital notice board for the GT3 Revival Series.*

17.3 *All Teams must be connected and are required to always monitor the GT3 Revival Series Team Messaging System during each Event.*

17.4 *Any decision or communication concerning a particular Competitor must be given to them as soon as possible and receipt must be acknowledged. The Team Messaging system may be used to send summons and documents and for Teams to confirm receipt.*

17.5 *All Teams must have a digital radio tuned into the Race Control frequency, which will be used for communication from the Race Director to the Teams. Please see Appendix 8 for the provisional frequencies. A radio check will take place at the start of each day and Teams must reply using the Team Messaging system. Teams must be listening to the frequency from 15 minutes before the start of each session to the end of the session or the opening of Parc Fermé for qualifying and races. Teams may not use this frequency for any other information. Information given on the Race Director's radio frequency is in addition to messages given on the timing screen. All such messages, whether written or oral, must be adhered to.*

ARTICLE 18 - UNSPORTING BEHAVIOUR

18.1 *Any Incident in the paddock, pit lane or the track, such as provocative acts of any kind, verbal or physical threats, inappropriate comments on social media networks or unsportsmanlike behaviour, or any action or occurrence in relation to any Event(s) or Competition(s) that could be considered to be in contravention of the spirit of GT3 Revival Series spirit, which is committed by a Team member or a person under the responsibility of a Competitor, may be reported to the Stewards who will take any action they consider suitable. The Team will be held responsible for the actions of the persons within their entourage and may be penalised accordingly.*

En particulier, des sanctions pourront être infligées pour des infractions affectant la sécurité de l'Événement ou de la Compétition, pouvant aller jusqu'à la disqualification de l'Événement.

18.2 Il est attendu des Concurrents qu'ils respectent toute réglementation ou instruction émise lors d'un Événement afin de maintenir la propreté et la sécurité dans le Paddock et la Voie des Stands. Ils doivent veiller à ne pas gaspiller l'eau, l'électricité ou d'autres ressources. L'huile et autres liquides ne doivent pas être rejetés dans l'environnement et doivent être déposés dans les zones prévues à cet effet. Les pneus doivent être conservés par le Concurrent ou retournés à Pirelli le cas échéant.

Tout Concurrent ne respectant pas ces mesures sera signalé aux Commissaires sportifs. L'Équipe sera tenue responsable des actions des personnes de son entourage et pourra être sanctionnée en conséquence.

18.3 En particulier, les règles suivantes doivent être respectées lors de tout Événement :

Les voitures ne peuvent être garées que dans la zone qui leur est attribuée, avec un pass voiture valide affiché. Toute voiture trouvée dans une mauvaise zone ou sans pass voiture sera retirée et l'Équipe sera signalée aux Commissaires sportifs, où une amende minimale de 1000 € sera imposée. En particulier, toute tentative de falsification ou de reproduction de passes ou autres documents d'accès sera signalée aux Commissaires sportifs et le Concurrent sera sanctionné en conséquence.

- Les voitures ou fourgons munis de passes "Livraison" ne peuvent être utilisés dans le paddock que pendant un maximum de 30 minutes, uniquement à des fins de livraison. Passé ce délai, ils doivent retourner dans leur zone de stationnement correcte
- Toute action dangereuse dans le paddock, y compris une vitesse excessive ou une circulation à contresens par rapport au plan de circulation donné, pourra être sanctionnée.
- À tout moment, les Équipes, leur personnel et leurs fournisseurs doivent se conformer aux instructions données par l'Organisation de l'Événement concernant l'installation des unités Sportives, d'Hospitalité ou autres dans le paddock. Tout refus de suivre les instructions données entraînera la convocation de l'Équipe auprès des Commissaires sportif et le Concurrent pourra être sanctionné en conséquence.

ARTICLE 19 - RESPECT DES DISPOSITIONS DU CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE SES ANNEXES, DU PRESENT REGLEMENT SPORTIF ET DU REGLEMENT TECHNIQUE :

Principe :

En cas de non-respect des dispositions de ces textes, les commissaires sportifs sont compétents pour prononcer les pénalités.

Notamment :

Pendant les essais, le non-respect des drapeaux et/ou une conduite anti sportive entraînera l'annulation des temps depuis le début de la séance jusqu'au moment de l'infraction.

Pendant la course notamment en cas de :

- départ anticipé,
- simulation de départ lors du tour de formation,
- non-respect des distances imposées pendant le tour de formation lors d'une procédure de départ,

Penalties may be awarded for offences affecting the security of the Event or Competition up to and including disqualification from the Event.

18.2 *Competitors are expected to abide by any regulations or instructions issued at any Event in order to maintain cleanliness and safety in the Paddock and Pit Lane. They must endeavour not to waste water, electricity or other resources. Oil and other liquids must not be allowed to drain into the environment and must be deposited in areas designated for that purpose. Tyres must be kept by the Competitor or returned to Pirelli when applicable.*

Any Competitor failing to abide by these measures will be reported to the Stewards. The Team will be held responsible for the actions of the persons within their entourage and may be penalised accordingly.

18.3 *In particular, the following rules must be followed at any Event:*

Cars may only be parked in the area to which they are assigned and with a valid car pass displayed. Any cars found in the wrong area or without a car pass will be removed and the Team will be reported to the Stewards, where a minimum fine of 1000 € will be imposed. In particular, any attempts to forge or replicate passes or other access documents will be reported to the Stewards and the Competitor will be penalised accordingly.

- *Cars or vans with Delivery passes may be used for a maximum of 30 minutes within the paddock solely for delivery purposes. After this time, they must return to their correct parking area.*
- *Any unsafe actions in the paddock, including excessive speed or circulating in the opposite direction to any given circulation plan may be penalised.*
- *At all times, Teams, their personnel and suppliers must obey the instructions given by the Organisation of the Event in terms of the set-up of Sporting, Hospitality or other units in the paddock. Any refusal to follow the instructions given will result in the Team being summoned to the Stewards and the Competitor may be penalised accordingly.*

ARTICLE 19 - COMPLIANCE WITH THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL SPORTING CODE AND ITS APPENDICES, THE PRESENT SPORTING REGULATIONS, AND THE TECHNICAL REGULATIONS:

Principle:

- *In the event of non-compliance with the provisions of these regulations, the stewards are empowered to impose penalties.*

In particular:

During practice, failure to respect flag signals and/or unsporting behaviour will result in the cancellation of all lap times from the start of the session up to the time of the infringement.

During the race, in the case of:

- *a false start,*
- *performing a practice start during the formation lap,*
- *failure to respect the prescribed distances during the formation lap in a starting procedure,*

- dépassement lors du tour de formation précédant le départ lancé ou sous-procédure de voiture de sécurité,
- non-respect des drapeaux,
- collision provoquée par un pilote,
- conduite anti-sportive,

Pénalité : laissée à l'appréciation du collège des commissaires sportifs.

Sens de la conduite : il est interdit de conduire une voiture dans la direction opposée à celle de la course sous peine de disqualification, sauf et uniquement pour la dégager d'une position dangereuse et suivant les instructions des commissaires de piste.

Limites de la piste : les pilotes doivent impérativement respecter les limites de la piste et d'une façon générale les exigences figurant au chapitre 4 de l'Annexe L du Code Sportif International.

En cas d'infraction : pénalité à l'appréciation des commissaires sportifs.

Dégagement d'une voiture arrêtée : pendant toutes les séances, une voiture arrêtée sera dégagée de la piste par les commissaires afin de ne pas constituer un danger ou entraver le déroulement de la séance en question.

Si le pilote ne peut pas dégager sa voiture d'une position dangereuse par ses propres moyens, les commissaires lui prêteront assistance.

Pénalité : à l'appréciation du collège des commissaires sportifs.

Lorsqu'un pilote abandonne sa voiture sur la piste, celle-ci doit être laissée au point mort avec le volant de direction en place. Cette disposition s'applique également au parc fermé.

Pénalité : à l'appréciation du collège des commissaires sportifs.

Remorquage :

Chaque voiture doit être équipée d'un système de remorquage.

En cas de défaillance de celui-ci, les commissaires de piste tireront la voiture dans un endroit sûr en utilisant n'importe quelle partie du châssis ou de la carrosserie qu'ils jugeront assez solide. En cas de dommage éventuel subi par la voiture, les réclamations seront irrecevables.

Poussée de la voiture par le pilote : en aucun cas le pilote ne peut pousser sa voiture y compris dans la zone des stands.

Pénalité : à l'appréciation du collège des commissaires sportifs.

Ravitaillement sur la piste : Tout ravitaillement en énergie ou liquide quelconque sur la piste est interdit.

Pénalité à l'appréciation des commissaires sportifs.

Présence humaine sur la piste : dès l'évacuation de la grille et jusqu'à ce que les voitures aient rejoint le parc fermé après l'arrivée, personne ne doit se trouver sur la piste à l'exception des commissaires de piste dans l'exercice de leur mission et des pilotes en course ou sous les ordres des commissaires de piste.

Mise en route du moteur pendant la course : pendant la course, lorsqu'une voiture s'arrête, le moteur doit être relancé avec le démarreur ou tout autre équipement à bord par le pilote seul.

Voiture présentant un danger potentiel : toute voiture présentant un danger potentiel (détérioration excessive ou détérioration d'un élément de sécurité) devra être arrêtée pour réparation. La voiture ne reprendra la course que sur accord des commissaires techniques.

Respect de la signalisation et des drapeaux : Voir Annexe H du CSI notamment art 2.5

Pénalités à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

- overtaking during the formation lap preceding a rolling start or during a safety car procedure,
- failure to respect flag signals,
- a collision caused by a driver,
- unsporting behaviour,

Penalty: at the discretion of the panel of stewards.

Direction of Driving: It is forbidden to drive a car in the opposite direction to the race under penalty of disqualification, except solely to move it from a dangerous position and only under the instructions of the track marshals.

Track Limits: Drivers must strictly respect the track limits and, in general, comply with the requirements set out in Chapter 4 of Appendix L to the International Sporting Code.

In the event of an infringement: penalty at the discretion of the stewards

Removal of a Stopped Car:

During all sessions, any stopped car will be removed from the track by the marshals so as not to pose a danger or hinder the running of the session.

If the driver is unable to move their car from a dangerous position by their own means, the marshals will provide assistance.

Penalty: at the discretion of the panel of stewards.

When a driver abandons their car on the track, it must be left in neutral with the steering wheel in place. This provision also applies in parc fermé.

Penalty: at the discretion of the panel of stewards.

Towing:

Each car must be equipped with a towing system.

In the event of its failure, the marshals will move the car to a safe location using any part of the chassis or bodywork they consider sufficiently strong.

Any claims for possible damage sustained by the car will not be admissible.

Pushing the Car by the Driver: Under no circumstances may the driver push their car, including in the pit lane.

Penalty: at the discretion of the panel of stewards.

Refuelling on the Track: Any refuelling with energy or any liquid on the track is prohibited.

Penalty at the discretion of the stewards.

Presence of Personnel on the Track: From the clearing of the grid until the cars have reached parc fermé after the finish, no one is allowed on the track except for marshals performing their duties and drivers who are racing or acting under the instructions of the marshals

Restarting the engine during the race: During the race, when a car stops, the engine must be restarted by the driver alone using the starter or any other on-board equipment

Car Presenting a Potential Danger:

Any car presenting a potential danger (excessive damage or damage to a safety component) must be stopped for repairs. The car may only rejoin the race with the approval of the scrutineers.

Compliance with Signals and Flags: See Appendix H of the International Sporting Code, in particular Article 2.5.

Penalties at the discretion of the Stewards.

Code de Conduite sur Circuit :

Voir Annexe L CH.IV du CSI

Pénalités à l'appréciation des Commissaires Sportifs

19.1 Le Directeur de Course peut signaler tout incident survenu sur la piste ou toute suspicion de violation de ces Règlements Sportifs ou du Code (un « incident ») aux Commissaires sportifs. Après examen, il appartient aux Commissaires sportifs de décider s'ils engagent ou non une enquête.

Les Commissaires sportifs peuvent également enquêter sur un incident qu'ils auraient eux-mêmes constaté.

19.2 Il appartient aux Commissaires sportifs de décider si les pilotes et/ou membres d'équipe impliqués dans un incident doivent être sanctionnés.

19.2.1 Les Commissaires sportif peuvent ajuster ou adapter toute pénalité donnée selon la nature de l'incident, notamment selon qu'un avantage sportif a été obtenu ou perdu.

ARTICLE 20 - RECLAMATIONS, DEMANDES DE RÉVISION ET APPELS

20.1

a) Réclamations - Les réclamations doivent être effectuées conformément au Code.

b) Appel - Les appels doivent être effectués conformément au Code (art. 15).

c) Les demandes de réexamen doivent être faite conformément au Code.

20.2 Les réclamations déposées après la Course 1 peuvent être examinées après la Course 2.

ARTICLE 21 - ÉQUIPEMENT OBLIGATOIRE

21.1 Système d'acquisition de données

Tous les Concurrents doivent utiliser le système d'acquisition de données de la GT3 Revival Series tel que défini par la SRO et détaillé dans l'Annexe 5. Ce système doit être utilisé tout au long de chaque Compétition et doit fonctionner pleinement et correctement à tout moment, toutes les données requises devant être enregistrées et récupérables. Il sert exclusivement à stocker les données acquises, qui peuvent être vérifiées à tout moment pendant chaque Compétition. Le poids du système est inclus dans le poids minimum de la voiture.

Tous les coûts liés à la vérification, à l'entretien et à la mise à jour du système sont entièrement à la charge des Concurrents. Voir l'article 27 pour toutes les informations concernant l'utilisation du système d'acquisition de données.

21.2 Caméra d'incident

Il incombe à chaque Concurrent d'obtenir un système de caméra embarquée et de l'installer en stricte conformité avec les instructions pertinentes.

Le poids du système de caméra d'incident est inclus dans le poids minimum de la voiture.

La caméra doit être orientée vers l'avant de la voiture et montrer la piste. Dans le champ de vision de la caméra doit figurer un feu stop répété sur le tableau de bord. Les données du système de caméra embarquée peuvent être utilisées par les Commissaires sportif, le Directeur de Course ou le Promoteur pour enquêter sur des incidents. Toutes les données du ou des systèmes de caméra embarquée sont la propriété du Promoteur et seront restituées à l'équipe après l'Événement.

21.3 Transpondeur

Code of Driving Conduct on Circuits: See Appendix L, Chapter IV of the International Sporting Code.

Penalties at the discretion of the Stewards.

19.1 *The Race Director may report any on-track incident or suspected breach of these Sporting Regulations or the Code (an 'incident') to the Stewards. After review, it shall be at the discretion of the Stewards to decide whether or not to proceed with an investigation.*

The Stewards may also investigate an Incident noted by themselves.

19.2 *It shall be at the discretion of the Stewards to decide if drivers and/or Team members involved in an Incident shall be penalised.*

19.2.1 *The Stewards may adjust or adapt any given penalties according to the nature of the incident, in particular whether a sporting advantage is gained or lost.*

ARTICLE 20 - PROTESTS, PETITIONS OF REVIEW AND APPEALS

20.1

a) Protests

Protests shall be made in accordance with the Code.

b) Appeal - Appeals shall be made in accordance with the Code (Art. 15).

c) Petitions of Review shall be made in accordance with the Code.

20.2 *Protests lodged after Race 1 may be heard after Race 2.*

ARTICLE 21 - MANDATORY EQUIPMENT

21.1 Data Acquisition System

All Competitors must use the GT3 Revival Series data acquisition system as defined by SRO and detailed in Appendix 5. This system must be used throughout each Competition and must always operate fully and correctly, with all required data fully recorded and retrievable. It serves exclusively to store the data acquired, which may be checked at any point during any Competition. The weight of the system is included in the minimum weight of the car.

All costs connected with the checking, servicing and updating of the system are borne entirely by the Competitors. Please see article 27 for all information concerning the use of the Data Acquisition System.

21.2 Incident Camera

It is the responsibility of each Competitor to obtain an onboard Camera system and to install it in strict compliance with the relevant instructions.

The weight of the Incident Camera system is included in the minimum weight of the car.

The camera must face the front of the car and show the track. In view of the camera must be a brake light that is repeated on the dashboard. The data from the onboard camera system may be used by the Stewards, Race Director, or Promoter to investigate incidents. All data from onboard camera system(s) is/are property of the Promoter and will be returned to the team after the Event.

21.3 Transponder

Chaque pilote doit utiliser le transpondeur de temps de pilote spécifié par le Promoteur tout au long de chaque Compétition. Il incombe à chaque Concurrent d'obtenir ce transpondeur à ses frais, de l'installer, de le faire fonctionner correctement et de s'assurer qu'il affiche la bonne information à tout moment. Ce transpondeur doit être installé en stricte conformité avec les instructions pertinentes. Tout problème avec le transpondeur doit être signalé immédiatement au Directeur de Course.

Pour garantir que le bon pilote soit affiché à tout moment, l'ID du pilote ne doit pas être modifié avant que la voiture ne soit à l'arrêt pour un arrêt aux stands et doit être correctement modifié avant que la voiture ne franchisse la boucle de sortie des stands.

Les équipes sont responsables de s'assurer que le bon pilote est affiché à tout moment sur le système de chronométrage.

Voir l'Annexe 5 pour les détails des transpondeurs compatibles.

ARTICLE 22 - ARRÊTS AUX STANDS OBLIGATOIRES & TEMPS DE COMPENSATION

22.1 Dans chaque course, chaque voiture doit effectuer un arrêt au stand obligatoire dont la durée est composée des éléments suivants :

- Le temps de référence standard (voir 22.2)
- Tout temps de compensation attribué à la voiture (voir 22.3)
- Tout temps supplémentaire attribué à la paire (voir 22.4) ou au pilote

Ces trois éléments seront additionnés par voiture pour obtenir le temps total.

Une tolérance d'une seconde sur le temps minimum d'arrêt aux stands sera accordée, appelée « Seconde Joker ». Si la tolérance n'est pas utilisée lors d'un événement, elle est considérée comme perdue et ne peut pas être reportée à l'événement suivant.

L'arrêt au stand doit être effectué devant le stand ou la zone désignée de chaque équipe, sous la responsabilité du Team Manager désigné.

Arrêt au stand :

L'arrêt au stand doit être effectué en franchissant la boucle de chronométrage d'entrée des stands entre la 20^e et la 30^e minute de la course (pas avant 20m.00s.000 et pas après 29m.59s.999). Ces temps sont comptés à partir du début de la course.

Pour tous les arrêts au stand obligatoires

Pendant l'arrêt au stand, un changement de pilote doit avoir lieu, sauf pour les voitures à un seul pilote.

Pendant l'arrêt au stand obligatoire, aucun changement de pneus n'est autorisé, sauf en cas de :

- a) Changement des conditions météorologiques de pneus slick à pluie ou inversement
- b) Crevaison ou dommage. Tout pneu remplacé doit être présenté au Délégué Technique pour vérification. Les changements de pneus pour lesquels le dommage ou la crevaison n'est pas confirmé seront signalés aux Commissaires sportifs et une pénalité pourra être infligée.

Un temps minimum d'arrêt au stand sera imposé pour les arrêts obligatoires incluant un changement de pneu en raison des conditions météorologiques.

Les arrêts au stand supplémentaires pour un changement de pneu de pluie à sec ou inversement, en dehors de la fenêtre d'arrêt au stand, sont autorisés mais seront soumis à un temps minimum d'arrêt au stand, de même que tout arrêt supplémentaire incluant un changement de pneu en raison d'une crevaison ou

Each driver must use the driver timing transponder specified by the Promoter throughout each Competition. It is the responsibility of each Competitor to obtain this transponder at their own expense, to install it, to make it work correctly, and to ensure it is always showing the correct information. This transponder must be installed in strict compliance with the relevant instructions. Any problems with the transponder must be notified to the Race Director immediately.

To ensure that the proper driver is always shown, the driver ID must not be changed before the car is stationary for a pit stop and must be correctly changed before the car crosses the pit exit loop.

Teams are responsible for making sure the correct driver is always shown on the timekeeping system.

Please see Appendix 5 for details of the compatible Transponders.

ARTICLE 22 - MANDATORY PIT STOPS & COMPENSATION TIME

22.1 *In each Race, each car must perform one mandatory pit stop of a duration made up of the following elements:*

- *The standard reference time (see 22.2)*
- *Any compensation time for the car (see 22.3)*
- *Any additional time attributed to the pairing (see 22.4) or driver*

These three elements will be added per car to give a total amount.

There will be a one-second tolerance on the minimum pit stop time, referred to as the "Joker Second", which can be used once in each Event. Should the tolerance not be used during an Event, it is considered to have lapsed and cannot be carried over to the next Event.

The pit stop must be carried out in front of the designated pit or area of each team under the responsibility of the designated Team Manager.

Pit Stop:

The pit stop must be carried out by passing the pit lane entry timing loop between the 20th and 30th minutes respectively of the race (not before 20m.00s.000 and not after 29m.59s.999). These times will be counted from the start of the race.

For all Mandatory pit stops

During the pit stop, a driver change must take place except for cars with a single driver.

During the mandatory pit stop, no tyre changes are authorised except in case of

- a) change of weather conditions from slick to rain or vice versa*
- b) puncture or damage. Any tyres which are replaced must be presented to the Technical Delegate for verification. Tyre changes where the damage or puncture is not confirmed will be reported to the Stewards, and a penalty may be imposed.*

A minimum pit stop time will be imposed for mandatory pit stops including a change of tyre due to weather conditions.

Additional pit stops, outside the pit stop window, for a change of tyres from wet to dry or vice-versa are authorised but will be subject to a minimum pit stop time, as will any additional pit stops which include a change of tyres due to puncture or other

d'un autre dommage. Le temps minimum pour tout arrêt de ce type sera annoncé par Bulletin des Commissaires sportif.

Les arrêts au stand en dehors de la fenêtre obligatoire sans changement de pneus n'ont pas de temps minimum, excepté celui de la voie des stands à 50,0 km/h.

22.2 Pour chaque événement, un temps de référence pour l'arrêt au stand obligatoire sera établi, en tenant compte du temps de conduite à une vitesse maximale de 50,0 km/h dans la voie des stands, du passage de la boucle de chronométrage d'entrée à celle de sortie, ainsi que de l'arrêt obligatoire pour le changement de pilote. Ce temps total sera publié dans un Bulletin des Commissaires sportif lors de chaque événement.

22.3 Un temps de compensation sera attribué aux voitures et aux pilotes classés dans les trois premières places de chaque catégorie lors d'une course comptant pour la GT3 Revival Series, en fonction du classement à l'arrivée et selon l'échelle suivante. Ce temps de compensation s'ajoute à la durée minimale de l'arrêt au stand fixée pour la course suivante de la série.

Les temps de compensation figureront sur un Bulletin spécifique établi après chaque course.

Le temps de compensation correspondra soit au temps de compensation attribué à la voiture, soit à celui attribué à l'un des pilotes engagés dans la voiture, le plus élevé étant retenu.

Pour les voitures à deux pilotes, l'échelle des temps de compensation attribués à chaque voiture et à chaque pilote pour chaque course est la suivante :

1^{er} : + 10 sec.
2^{ème} : + 7 sec.
3^{ème} : + 5 sec.

Si une voiture à un seul pilote termine dans les trois premières places, l'échelle des temps de compensation attribués à toute voiture de ce type et à son pilote pour chaque course est la suivante :

1^{er} : + 14 sec.
2^{ème} : + 10 sec.
3^{ème} : + 7 sec.

Les temps de compensation attribués sur la base des résultats de chaque course sont calculés pour obtenir le temps de compensation de la course suivante.

Le temps de compensation s'applique uniquement au sein d'une catégorie. Les voitures et/ou pilotes changeant de catégorie n'emportent pas le temps de compensation avec eux, et ce temps n'est pas réattribué au sein de la catégorie.

Ce temps de compensation ne s'applique que pour la course suivante et ne s'accumule pas d'un événement à l'autre.

Si une voiture « invisible » en termes de points (voir article 7.3) termine dans les trois premières places d'une catégorie, les temps de compensation seront appliqués à la fois en fonction de la position et des points reçus.

Par exemple, la voiture « invisible » termine 3^e et reçoit le temps de compensation pour la 3^e place. Mais la voiture qui termine 4^e et qui reçoit les points pour la 3^e place recevra également le temps de compensation pour la 3^e place.

Si, pour quelque raison que ce soit, les résultats de la course précédente restent provisoires en raison de questions judiciaires non résolues (telles qu'un appel en cours), le temps de compensation ne sera pas appliqué à l'arrêt au stand lors de la ou des manches suivantes et ne sera appliqué qu'au temps de course écoulé des résultats provisoires pour la ou les manches suivantes lorsque les questions judiciaires seront résolues et que les trois premières places de la manche précédente auront

damage. The minimum time for any such stops will be announced by Bulletin from the Stewards.

Pit Stops outside the mandatory window with no change of tyres have no minimum time except that of the pit lane at 50.0 km/h.

22.2 For each Event, a reference time for the obligatory pit stop will be established, considering the time driven with a max. speed of 50.0 kph in the pit lane from the entry timing loop to the exit timing loop and the obligatory stop for the driver change. This total time will be published in a Bulletin from the Stewards at each Event.

22.3 A compensation time will be allocated to cars and drivers finishing in the top three places in each category of a race counting towards the GT3 Revival Series, depending on the classification at the finish and determined according to the following scale. This compensation time is added to the minimum pit stop duration set for the following Race in the Series.

The compensation times will feature on a specific Bulletin which will be drawn up after each Race.

The compensation time will correspond either to the compensation time allocated to the car or to that allocated to any of the drivers entered in the car, whichever is the greater.

For cars with two drivers, the scale of compensation time allocated to each car and to the drivers for each race is as follows:

1st + 10 sec.
2nd + 7 sec.
3rd + 5 sec.

Should a car with a solo driver finish in the top three, the scale of compensation time allocated to any such car and to the driver for each race is as follows:

1st + 14 sec.
2nd + 10 sec.
3rd + 7 sec.

The compensation times allocated on the basis of the results of each race are calculated to obtain the compensation time for the following race.

The compensation time applies only within a category. Cars and/or drivers moving to a different category do not take the compensation time with them, and the time is not re-allocated within the category.

This compensation time will be applied only for the following race and does not accumulate from Event to Event.

Should a car which is invisible in terms of points (see Article 7.3) finish in the top three in a category, the compensation times will be applied both in terms of the position and in terms of the points received.

For example, the 'invisible' car finishes 3rd and receives the compensation time for third. But the car which finishes 4th and which takes the points for 3rd will also receive the compensation time for third.

Should, for any reason, the results of the previous Race remain provisional due to any unresolved judicial matters (such as an outstanding appeal) then the compensation time will not be applied to the pit stop during the subsequent Round(s) and shall only be applied to the elapsed race time of the provisional results for the subsequent Round(s) when the judicial matters have been resolved and when the final top three places for that previous round have been determined. Note that this is determined per category.

été définitivement déterminées. Notez que cela est déterminé par catégorie.

En ce qui concerne toute situation concernant le déplacement de pilotes et de voitures entre catégories non couverte par les règlements ci-dessus, le Bureau Sportif décidera des règles spécifiques à suivre. En cas de litige, le dossier pourra être transmis à la Commission des Équipes pour une décision finale.

22.4 Sauf cas de force majeure reconnu comme tel par le Bureau Sportif de la Série, lors de l'arrêt au stand obligatoire, tout pilote solo doit sortir de la voiture et fermer la porte avant de remonter dans la voiture.

Le temps supplémentaire d'arrêt au stand attribué à des dérogations spécifiques sera communiqué dans un bulletin des Commissaires sportif lors de chaque événement.

22.5 Retards d'ouverture de la fenêtre d'arrêt au stand

22.5.1 Sauf instructions différentes du Directeur de Course, si la voiture de sécurité est sur la piste ou si une période de Full Course Yellow est en cours au moment où la fenêtre d'arrêt au stand doit s'ouvrir (20:00 après le départ de la course), le Directeur de Course peut décider de retarder la fenêtre d'arrêt au stand.

Si la fenêtre d'arrêt au stand est retardée, le message « Pit Window Delayed » sera affiché sur les moniteurs de temps et sur la radio des équipes. La fenêtre d'arrêt au stand sera ouverte immédiatement après le drapeau vert à la fin de la période de voiture de sécurité ou de FCY. Les stands resteront alors ouverts pendant 10 minutes pour les arrêts obligatoires. Les arrêts au stand effectués avant le début de la nouvelle fenêtre ne compteront pas comme arrêt obligatoire. En cas de procédure de voiture de sécurité, aucune voiture ne peut effectuer son arrêt au stand obligatoire avant d'avoir franchi la ligne à la fin de la période de voiture de sécurité. Dans ce cas, les voitures ne sont pas autorisées à suivre la voiture de sécurité dans les stands, mais doivent franchir la ligne après la fin de la période de voiture de sécurité avant d'effectuer leur arrêt au stand obligatoire.

22.5.2 Si, pour toute autre raison que celle indiquée ci-dessus, le Directeur de Course décide que la fenêtre d'arrêt au stand ne peut pas être ouverte à l'heure prévue, il peut décider de retarder la fenêtre d'arrêt au stand. Dans ce cas, les équipes seront informées via les moniteurs et la radio. Une nouvelle fenêtre d'arrêt au stand sera communiquée, l'heure de début étant indiquée en fonction du temps restant dans la course. Les arrêts au stand effectués avant le début de la nouvelle fenêtre ne compteront pas comme arrêt obligatoire.

22.5.3 Si la voiture de sécurité est appelée sur la piste, ou si une période de Full Course Yellow est déclarée pendant la fenêtre d'arrêt au stand, le Directeur de Course peut prolonger la durée de la fenêtre d'arrêt au stand d'une durée comprise entre une et trois minutes.

22.6 Pénalités liées à la fenêtre d'arrêt au stand

22.6.1 Arrêts au stand trop courts

Si le temps d'arrêt au stand, mesuré entre l'entrée et la sortie des stands, d'une voiture est inférieur au temps d'arrêt au stand obligatoire pour cette voiture tel que publié dans le Bulletin pour cette course, les pénalités minimales seront les suivantes :

- Inférieur à une seconde pour la première fois dans un événement : utilisation du second joker
- Inférieur à une seconde pour la deuxième fois dans un événement : pénalité de 10 secondes à ajouter au temps de course

In terms of any situations concerning the movement of drivers and cars between categories which is not covered by the regulations above, the Sporting Board will decide on the specific regulations to be followed. In case of dispute, the case may be referred to the Teams Committee for a final decision.

22.4 *Except for cases of force majeure recognised as such by the Series Sporting Board, during the mandatory pit stop, any solo driver must get out of the car and close the door before getting back in the car.*

The additional pit stop time allocated to specific derogations, will be issued in a bulletin from the Stewards at each Event.

22.5 Pit Window Delays

22.5.1 *Unless the Race Director announces other instructions, if the Safety Car is on track or a Full Course Yellow period is in operation at the time when the pit window is scheduled to open (20:00 after the start of the race) then the Race Director may decide to delay the pit window.*

If the Pit Window is delayed, the message 'Pit Window Delayed' will be given on the timing monitors and on the Team Radio. The pit window will be opened immediately after the green flag is shown at the end of the SC or FCY period. The pits will then remain open for 10 minutes for the mandatory stops. Any pit stops taken before the start of the new pit window will not count as the mandatory pit stop. In the case of a Safety Car procedure, no car may pit for their mandatory pit stop until they have crossed the Line at the end of the SC period. In this case, cars are not allowed to follow the SC into the pits but must cross the Line after the end of the SC period before pitting for their mandatory pit stop.

22.5.2 *If the Race Director decides for any other reason than given in above that the pit window cannot be opened at the scheduled time then he may take the decision to delay the pit window. In this case, the Teams will be informed via the monitors and the radio. A new pit window will be communicated, the start time of which will be given in terms of the time remaining in the race. Any pit stops taken before the start of the new pit window will not count as the mandatory pit stop.*

22.5.3 *Should the Safety Car be called on track, or a Full Course Yellow period be declared, during the pit window, the Race Director may extend the time of the pit window by a time between one and three minutes.*

22.6 Pit Window Penalties

22.6.1 Short Pit Stops

If the pit stop time, measured between pit in and pit out, of any car is under the mandatory pit stop time for that car as published in the Bulletin for that particular race, the minimum penalties will be as follows:

- *Under one second for the first time in an Event: use of the joker second*
- *Under one second for the second time in an event: 10 second time penalty to be added to the race time*

- Entre 1 seconde et 10 secondes : pénalité de 10 secondes plus le temps manquant
- Plus de 10 secondes : pénalité de stop-and-go d'une durée égale au temps manquant

22.6.2 Fenêtre d'arrêt au stand manquée

Si la voiture effectue son arrêt au stand obligatoire avant ou après la fenêtre d'arrêt au stand, les pénalités minimales seront les suivantes :

- Inférieur à une seconde : pénalité de 10 secondes à ajouter au temps de course
- Entre 1 seconde et 5 secondes : pénalité de 10 secondes plus le temps manquant
- Plus de 5 secondes : pénalité de stop-and-go d'une durée égale au temps manquant

22.6.3 Toute voiture considérée comme ayant volontairement ralenti afin d'éviter une pénalité concernant la fenêtre d'arrêt au stand obligatoire ou le temps minimum d'arrêt au stand sera signalée aux Commissaires sportifs.

22.7 Modifications des relais de conduite et des temps d'arrêt au stand

Si les circonstances l'exigent, les Commissaires sportifs peuvent ajuster les temps d'arrêt au stand, à leur discrétion, à tout moment pendant une compétition.

ARTICLE 23 - LIVRÉES – NUMÉROS – CHARTE GRAPHIQUE

23.1 Chaque voiture portera le numéro de course attribué par le Promoteur. Les numéros de course doivent être un entier compris entre 0 et 999. Les numéros de course seront uniques au sein de la GT3 Revival Series pendant la saison et ne pourront pas être réutilisés par un autre Concurrent.

Les numéros de course et la publicité sur les voitures doivent être conformes à la Charte Graphique du Promoteur pour l'Événement et doivent être clairement visibles de l'avant et de chaque côté de la voiture. Tout logo sur les portières, le capot ou le toit pouvant être confondu avec le numéro de course d'une voiture est interdit.

De plus, chaque voiture doit porter son numéro de course à l'arrière de la voiture. Les numéros seront fournis par le Promoteur.

23.2 Le troisième numéro de course peut être placé soit sur le toit, soit sur le capot, selon la préférence de l'équipe. Ce choix doit être notifié au Promoteur.

23.3 Chaque voiture et chaque pilote doivent respecter la Charte Graphique Pirelli publiée avant le début de la saison. Toute infraction sera signalée aux Commissaires sportifs. Une amende d'un minimum de 2000 € sera applicable pour tout patch Pirelli manquant ou autocollant sur la voiture. Cette amende sera augmentée en cas de récidive.

ARTICLE 24 - VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES

Dispositions générales :

Chaque concurrent et chaque pilote doit présenter des licences de concurrent ou de pilote en cours de validité tel que défini ci-dessus ainsi que leurs combinaisons, sous-vêtements de course, gants, bottines, casques, cagoules en cours de validité, homologués par la FIA (conforme à l'Annexe L du CSI)

- *Between 1 second and 10 seconds: time penalty of 10 seconds plus the missing time*
- *Over 10 seconds: stop-and-go penalty of the missing time.*

22.6.2 Missed pit window

If the car performs its mandatory pit stop before or after the pit stop window, the minimum penalties will be as follows:

- *Under one second: 10 second time penalty to be added to the race time*
- *Between 1 second and 5 seconds: time penalty of 10 seconds plus the missing time*
- *Over 5 seconds: stop-and-go penalty of the missing time.*

22.6.3 *Any car considered to have slowed deliberately in order to avoid penalties in terms of the mandatory pit window or the minimum pit stop time will be reported to the Stewards.*

22.7 Amendments to driving stints and pit stop times

If the circumstances so require, the Stewards may adjust pit stop times, at their discretion at any time during any competition.

ARTICLE 23 - LIVERIES – NUMBERS – GRAPHICAL CHARTER

23.1 *Each car will carry the race number allocated by the Promoter. Race Numbers must be an integer between 0 and 999. Race numbers will be unique within the GT3 Revival Series during the season and may not be reused by another Competitor.*

Race numbers and advertising on the cars must be in conformity with the Promoter's Graphical Charter for the Event and must be clearly visible from the front and from each side of the car. Any logo on doors, bonnet or roof which could be confused with a car's racing number is prohibited.

Additionally, each car must carry its race number on the rear of the car. The numbers will be provided by the Promoter.

23.2 *The third race number may be placed either on the roof or the bonnet depending on the Team's preference. This choice must be notified to the Promoter.*

23.3 *Each car and driver must adhere to the Pirelli Graphical Charter issued before the start of the season. Any infractions will be reported to the Stewards. A fine of a minimum of €2000 will be applicable for any missing Pirelli patch or sticker on the car. This fine will be increased for second or further infractions.*

ARTICLE 24 - ADMINISTRATIVE CHECKS

General Provisions:

Each competitor and each driver must present valid competitor or driver licences as defined above, as well as their overalls, racing underwear, gloves, boots, helmets, and balaclavas, all valid and FIA-homologated (in compliance with Appendix L of the International Sporting Code).

Les pilotes doivent également être en possession d'un certificat médical d'aptitude valable qui accompagne la licence internationale.

Lors des vérifications administratives, les concurrents doivent confirmer par écrit leur représentant officiel qui les représentera devant les autorités sportives, notamment auprès Directeur de course et du collège des commissaires sportifs.

Tous les Concurrents et pilotes doivent avoir une autorisation de leur ASN pour concourir à l'étranger.

Tout pilote ou équipe n'ayant pas effectué ses vérifications administratives dans le délai imparti sera signalé aux Commissaires. Tout pilote ou équipe ne pouvant pas se présenter à l'heure prévue doit en informer les Commissaires sportifs par écrit.

ARTICLE 25 - BRIEFING

Un briefing des pilotes obligatoire est organisé par le Directeur de Course avant la première séance d'essais libres.

Tous les pilotes participant à une compétition ainsi que le team manager ou le représentant officiel de l'équipe doivent être présents pendant toute la durée du briefing.

Pénalité à l'appréciation des commissaires sportifs

Si le Directeur de Course considère qu'un autre briefing est nécessaire, celui-ci se déroulera dans un lieu et à une heure définis en accord avec le collège des commissaires sportifs.

Briefing des team managers : Un briefing pour les team managers sera organisé par le Directeur de Course à l'occasion de chaque Compétition. Tous les team managers devront être présents pendant toute la durée du briefing.

Pénalité : à l'appréciation des commissaires sportifs

ARTICLE 26 - CONTRÔLES TECHNIQUES

26.1 Chaque Concurrent doit avoir à disposition, à tout moment pendant l'Événement, tous les documents requis par l'article 14.1, ainsi que les différents documents relatifs à sa voiture, pour inspection. Chaque voiture doit porter des autocollants d'identification clairement visibles de l'avant, de l'arrière et de chaque côté de la voiture.

26.2 Les Concurrents doivent présenter un passeport technique (avec les premières pages complétées et les photos ajoutées) et un formulaire d'homologation pour chacune de leurs voitures inscrites à la Compétition. Le passeport technique sera établi la première fois qu'une voiture est présentée au Scrutineering.

26.3 Les voitures doivent être présentées aux contrôles techniques à l'heure indiquée sur le planning du Scrutineering, dans les conditions suivantes :

- Avec les formulaires d'homologation et le passeport de la voiture,
- Avec le certificat de la cellule de sécurité et de la citerne à carburant,
- Sans carburant,
- Avec les restricteurs prêts à être scellés, le fil à fournir par l'équipe,
- Avec le ballast prêt à être scellé, le fil à fournir par l'équipe,
- Avec le moteur prêt à être scellé. Les Concurrents doivent percer suffisamment de trous dans les nervures et/ou sur deux

The drivers must also be in possession of a current medical certificate of aptitude which accompanies the international licence.

During administrative checks, competitors must confirm in writing the name of their official representative who will represent them before the sporting authorities, in particular with the Clerk of the Course and the Panel of Stewards.

All Competitors and drivers must have authorisation to compete abroad from their ASN.

Any driver or Team failing to complete their administrative checks during the allotted time will be reported to the Stewards. Any driver or Team who is unable to attend at the given time must inform the Stewards in writing.

ARTICLE 25 - BRIEFING

A mandatory drivers' briefing will be held by the Clerk of the Course before the first free practice session.

All drivers participating in the competition, as well as the team manager or the official team representative, must be present for the entire duration of the briefing.

Penalty at the discretion of the Stewards.

If the Clerk of the Course considers that an additional briefing is necessary, it will be held at a time and place determined in agreement with the Panel of Stewards.

Team Managers' Briefing: A briefing for team managers will be held by the Clerk of the Course at each Competition. All team managers must be present for the entire duration of the briefing.

Penalty: at the discretion of the Stewards.

ARTICLE 26 - SCRUTINEERING

26.1 *Each Competitor must have all documents required by Article 14.1, and the various documents relating to their car, available for inspection at any time during the Event. Each car must bear identification stickers clearly visible from the front, rear and from each side of the car.*

26.2 *Competitors must present a technical passport (with first pages completed and pictures added) and homologation form for each of their cars entered in the Competition. The technical passport will be established the first time a car is presented for Scrutineering.*

26.3 *Cars must be presented to Scrutineering at the time indicated on the Scrutineering Timetable in the following condition:*

- *with homologation forms and the car passport,*
- *with fuel cell and safety cage certificate,*
- *without fuel,*
- *with restrictors, ready for sealing, wire to be provided by the Team,*
- *with ballast, ready for sealing, wire provided by the Team,*
- *with the engine ready for sealing. Competitors must drill sufficient holes in the ribs and/or two consecutive screws in*

vis consécutives du carter, de la culasse et des couvre-culasses. Un fil torsadé doit être installé de chaque côté du moteur, partant du carter, reliant chaque groupe de vis, trous ou nervures afin que ces éléments ne puissent pas être séparés. Les extrémités du fil doivent être suffisamment longues pour permettre la fixation des plaques et des scellés,

- Pour les voitures équipées de turbocompresseurs, le turbo doit être prêt à être scellé, pré-câblé,
- Avec les lumières d'identification et les feux additionnels installés si applicable,
- Avec tous les autocollants obligatoires (technique/sécurité/sponsors de la Série) conformément à la Charte Graphique (voir Annexe 3),
- Avec des pneus slick.

26.4 Le poids de la voiture et les autres chiffres (nombre de scellés, diamètre du restricteur) qui seront inscrits dans le passeport technique sont de la seule et entière responsabilité du Concurrent. Il est toujours de la responsabilité du Concurrent de fournir, à tout moment pendant l'Événement, la preuve que sa voiture et son équipement sont conformes aux règlements et aux décisions BOP en vigueur.

26.5 Toute rupture d'un scellé pendant l'Événement doit être demandée par écrit et approuvée par le Délégué Technique.

26.6 Équipement obligatoire des pilotes à présenter à l'occasion des vérifications techniques :

Pendant les essais, le warm-up et la course, les pilotes doivent toujours porter l'équipement conforme aux normes de sécurité fixées par la FIA pour les compétitions internationales sur circuit dans les conditions définies à l'Annexe L du Code Sportif International, en vigueur à la date de l'épreuve.

26.7 Les patches officiels de la Série et des sponsors fournis par le Promoteur doivent être cousus ou brodés sur les combinaisons des pilotes et des mécaniciens conformément à l'ISC Annexe L Chapitre III Article 2. Toute infraction à cet article entraînera des sanctions imposées par les Commissaires sportifs, avec une amende d'un minimum de 2000 € pour chaque patch manquant.

26.8 Le contrôle technique initial de la voiture, de l'équipement des pilotes et les vérifications sportives des Concurrents auront lieu conformément au programme officiel de l'Événement. Tout Concurrent ne pouvant pas se présenter à l'heure indiquée doit demander une dérogation par écrit aux Commissaires sportifs, qui peuvent l'accorder s'ils estiment que des circonstances particulières le justifient.

26.9 Aucune voiture et aucun pilote ne peuvent participer à la Compétition avant d'avoir été validés par les commissaires techniques.

26.10 Les commissaires techniques peuvent :

- a) Vérifier l'éligibilité de toute voiture ou de tout Concurrent à tout moment lors d'un événement et peuvent effectuer des contrôles sans demande préalable du Directeur de Course ou des Commissaires sportifs.
- b) Ils peuvent exiger qu'un Concurrent leur fournisse les pièces ou échantillons jugés nécessaires. À la fin des qualifications et des courses, la voiture doit contenir au moins 2 kg de carburant si elle retourne au Parc Fermé sous sa propre puissance, et 2,5 kg si elle est ramenée par les moyens du circuit ou l'intervention des commissaires. Le carburant doit être prélevé dans le Parc Fermé à l'aide d'un raccord auto-obturant homologué par la FIA, positionné immédiatement avant les injecteurs (voir Liste

the sump, cylinder head and cylinder head covers. Twisted wire must be installed on each side of the engine, coming from the sump, joining each group of screws, holes or ribs so that these parts cannot be separated. Wire ends must be long enough to allow the plaques and seals to be affixed,

- *for cars equipped with turbo chargers, the turbo must be ready for sealing, pre-wired,*
- *with identification and additional lights installed if applicable,*
- *with all mandatory stickers (technical/safety/Series sponsors) in accordance with the Graphical Charter (see Appendix 3),*
- *with slick tyres.*

26.4 *The weight of the car and other figures (number of seals, restrictor diameter) that will be written in the technical passport are under the sole and entire responsibility of the Competitor. It is always the responsibility of the Competitor to provide, at any time during the Event, proof that his car and equipment are in conformity with the regulations and current BOP decisions.*

26.5 *Any breaking of a seal during the Event must be requested in writing, and approved by, the Technical Delegate.*

26.6 Mandatory Equipment for Drivers to be Presented at Technical Checks:

During practice, warm-up, and the race, drivers must always wear equipment that complies with the FIA safety standards for international circuit competitions, under the conditions defined in Appendix L of the International Sporting Code in force on the date of the event.

26.7 *The Official Series and sponsors patches provided by the Promoter must be stitched or embroidered on the drivers and mechanics overalls in accordance with ISC Appendix L Chapter III Article 2. Any breach of this Article will lead to sanctions imposed by the Stewards, with a fine of a minimum of €2000 for each missing patch.*

26.8 *Initial scrutineering of the car and of the drivers' equipment and sporting checks for the Competitors will take place in accordance with the Official Timetable for the Event. Any Competitor unable to attend at the given time must request permission in writing to the Stewards, who may grant a waiver if they are satisfied that special circumstances justify this.*

26.9 *No car and no driver may take part in the Competition until they have been passed by the Scrutineers.*

26.10 *The Scrutineers may:*

- a) *Check the eligibility of any car or of any Competitor at any time during an Event and may conduct checks without prior request from the Race Director or Stewards.*
- b) *Require a Competitor to supply them with such parts or samples as they may deem necessary. At the end of qualifying, and of the races, the car must contain at least 2 kg of fuel should the car return to Parc Fermé under its own power, and 2.5 kg should it be brought back by circuit equipment or marshal's intervention. The fuel must be taken in the Parc Fermé through an FIA-approved self-sealing connector, fitted immediately before the injectors (see*

Technique n°5). Le prélèvement doit être effectué avant tout contrôle nécessitant le démarrage du moteur.

c) Vérifier les diamètres des restricteurs d'air :

1. Les Concurrents sont tenus d'équiper leurs moteurs de restricteurs d'admission conformément aux instructions du Bureau Technique de la Série.
2. Les dimensions et la géométrie des restricteurs doivent être conformes aux Règlements et/ou à toute décision et modification prise par le Bureau Technique de la Série tout au long de la saison, à tout moment et à toutes températures.
3. Les restricteurs à vérifier et à marquer doivent être accessibles lors du contrôle technique des voitures.
4. L'exactitude des informations inscrites sur le passeport technique pour chaque Compétition relève de la responsabilité du Concurrent, qui le signera une fois toutes les informations demandées renseignées.
5. Chaque restricteur sera identifié par une plaque métallique indiquant le numéro de série du scellé. Ce numéro doit également être inscrit dans le passeport technique. Le diamètre doit être gravé sur le restricteur. Il incombe au Concurrent de s'assurer que le commissaire technique puisse voir très facilement la plaque et le scellé simplement en ouvrant le capot.

26.11 Avant la fin du contrôle technique initial à chaque compétition, les voitures doivent être présentées en condition de course mais sans carburant pour la pesée dans le garage du Scrutineering. À ce moment, les plaques de restricteur seront identifiées.

26.12 À la fin des séances de qualifications et après l'arrivée des courses, toutes les voitures classées doivent se rendre au Parc Fermé pour les vérifications. La présence d'un représentant officiel du Concurrent est requise.

26.13 Toute voiture qui, après avoir été validée par les commissaires techniques, est démontée ou modifiée d'une manière pouvant affecter sa sécurité ou remettre en question son éligibilité, ou qui est impliquée dans un accident ayant des conséquences similaires, doit être à nouveau présentée pour l'approbation des commissaires techniques avant de participer à toute autre session sur piste.

26.14 À l'exception des courses, les commissaires techniques peuvent demander à une voiture de s'arrêter dans le garage du Scrutineering à tout moment pendant ou à la fin d'une session pour effectuer des contrôles. Toute infraction sera signalée aux Commissaires sportifs.

26.15 Le Directeur de Course peut exiger que toute voiture impliquée dans un accident soit arrêtée et contrôlée.

26.16 Les Commissaires sportif publieront les résultats des contrôles des commissaires techniques chaque fois que des voitures auront été vérifiées pendant l'Événement. Ces résultats ne comprendront aucun chiffre spécifique, sauf si une voiture est en infraction avec les Règlements Techniques.

ARTICLE 27 - ENREGISTREUR DE DONNÉES (DATA LOGGER) & ECU

27.1 Un enregistreur de données avec capteur supplémentaire doit être installé dans toutes les voitures à toutes les Compétitions conformément à l'article 19.1. Les techniciens Data vérifieront tous les enregistreurs de données avant la première séance d'essais libres. Les voitures sans enregistreur ou avec un enregistreur qui ne fonctionne pas correctement ne

Technical List n°5). The sample-taking must be done prior to any check requiring the engine to be started.

c) *Check the air restrictor diameters:*

1. *Competitors are obliged to equip their engines with intake restrictors according to the Series Technical Board.*
2. *The dimensions and geometry of the restrictors must comply with the Regulations and/or any decision and modifications throughout the season made by the Series Technical Board, at all times and in all temperatures.*
3. *The restrictors to be checked and marked must be accessible during the Scrutineering of the cars.*
4. *The accuracy of the information entered on the technical passport for each Competition is the responsibility of the Competitor, who will sign it, once he has filled in all requested information.*
5. *Each restrictor will be identified by means of a metal plate indicating the serial number of the seal. This number must also be entered in the technical passport. The diameter must be engraved on the restrictor. It will be the responsibility of the Competitor to ensure that the Scrutineer is able to see the plate and the seal very easily simply by opening the bonnet.*

26.11 *Before the end of the initial Scrutineering at each competition, the cars must be presented in race condition but without fuel for weighing in the Scrutineering garage. At this moment, the restrictor plates will be identified.*

26.12 *At the end of the qualifying practice sessions and after the finish of the races, all classified cars must make their way to the Parc Fermé for checking. The presence of an Official representative of the Competitor is required.*

26.13 *Any car which, after being passed by the Scrutineers, is dismantled or modified in a way which might affect its safety or call into question its eligibility, or which is involved in an accident with similar consequences, must be re-presented for Scrutineering approval before taking part in any further track session.*

26.14 *With the exception of the races, the Scrutineers may request a car to stop in the Scrutineering Garage at any point during or at the end of a session for checks to take place. Any infractions will be reported to the Stewards.*

26.15 *The Race Director may require that any car involved in an accident be stopped and checked.*

26.16 *The Stewards will publish the Scrutineers' findings each time cars are checked during the Event. These results will not include any specific figures except when a car is found to be in breach of the Technical Regulations.*

ARTICLE 27 - DATA LOGGER & ECU

27.1 *A data logger with additional sensor must be installed in all cars at all Competitions in accordance with article 19.1. Data Technicians (will check all data loggers prior to the first free practice. Cars without loggers or with loggers which are not working correctly are not in conformity with the regulations and may be reported to the Stewards.*

sont pas conformes aux règlements et peuvent être signalées aux Commissaires sportifs.

27.2 L'enregistreur de données est également un dispositif de contrôle technique et les données seront utilisées à des fins de contrôle technique.

27.3 Seules les cartes de données fournies avec l'enregistreur de données ou par le technicien data sont autorisées à être utilisées lors de tout événement.

Aucune donnée, carte mémoire ou support de stockage similaire ne doit être extrait ou retiré du système d'enregistrement de données pendant l'Événement. Cela ne peut être fait que par les techniciens data ou les commissaires techniques travaillant pour le Délégué Technique.

Le retrait, l'extraction ou la manipulation (manuellement, électroniquement ou sous toute autre forme) des données, des cartes mémoire ou des supports de stockage similaires ou de l'enregistreur de données constitue une infraction à ces règlements et sera signalée aux Commissaires sportifs.

Les cartes de données et tout autre composant du système d'enregistrement de données peuvent être scellés à tout moment.

27.4 Les informations sur l'enregistreur de données sont données dans l'Annexe 5.

27.5 Les données ainsi collectées doivent rester à la disposition du Département Technique de la Série et du Délégué Technique. Le Département Technique de la Série peut être assisté par des techniciens spécialisés en systèmes électroniques afin d'assurer le bon fonctionnement et la conformité des relevés du système d'enregistrement de données ainsi que la conformité des différents systèmes dont les voitures sont équipées. Ils peuvent à tout moment retirer, échanger ou contrôler les différents composants électroniques d'une voiture et établir un rapport au Délégué Technique sur leurs investigations, et ils se réservent le droit de conserver les composants retirés pour une analyse ultérieure.

Aucune réclamation ou appel ne sera accepté concernant ces contrôles et les composants retirés. Si un cas de non-conformité est constaté (pendant ou après tout événement), il peut être signalé aux Commissaires sportifs.

27.6 L'enregistreur de données doit fonctionner tout au long de chaque Compétition, y compris pendant chaque séance d'essais. Des contrôles peuvent être effectués à tout moment lors de tout événement. Les Concurrents ne peuvent quitter aucun événement avant que leurs enregistreurs de données n'aient été téléchargés ou à moins que les Commissaires sportifs n'aient donné leur accord pour leur départ.

27.7 L'antenne GPS de l'enregistreur de données doit être montée sur le toit et aucune autre antenne ne peut se trouver à moins de 30 cm de celle-ci. Si nécessaire, le Département Technique de la Série peut demander aux Concurrents de retirer d'autres antennes du toit.

27.8 Sur demande, tous les constructeurs ou préparateurs doivent fournir au Bureau Technique de la Série une unité ECU de référence avec les cartes homologuées, qui peut être installée dans l'une de leurs voitures participant aux Compétitions de la Série. Chaque constructeur doit également fournir tous les moyens techniques nécessaires pour remplacer l'ECU appartenant à un Concurrent par l'ECU de référence fournie. Le Bureau Technique de la Série ou les commissaires techniques ne pourront être tenus responsables des conséquences liées à un changement d'ECU et/ou à toute panne ultérieure.

ARTICLE 28 - PESÉE

27.2 *The data logger is also a Scrutineering device and data will be used for Scrutineering purposes.*

27.3 *Only the Data cards supplied with the data logger or by the data technician are authorised to be used during any Event.*

No data, memory cards or similar storage media shall be extracted or removed from the datalogger system during the Event. This can only be done by the data technicians or Scrutineers working for the Technical Delegate.

The removal, extraction or manipulation (manually, electronically or in any other form) of data or memory cards or similar storage media or the data logger constitutes a breach of these regulations and will be reported to the Stewards.

Data cards and any other component of the Data logging system may be sealed at any time.

27.4 *Information on the data logger is given in Appendix 5.*

27.5 *The data thus collected must remain at the disposal of the Series Technical Department and the Technical Delegate. The Series Technical Department can be assisted by technicians specialized in electronic systems in order to ensure the correct operation and the conformity of the readings of the data logging system and the conformity of the various systems with which the cars are equipped. They may at any moment remove, exchange or control the various electronic components of a car and draw up a report to the Technical Delegate on their investigations, and they reserve the right to keep the components they have removed for later analysis.*

No protest or appeal will be accepted concerning these controls and removed components. If a case of non-conformity is noted (either during or after any Event), this may be reported to the Stewards.

27.6 *The data logger must work throughout each Competition, including during every practice. Controls may be carried out at any time during any Event. Competitors cannot leave any Event before their data loggers have been downloaded or unless the Stewards have given their consent for them to leave.*

27.7 *The GPS antenna of the data logger must be mounted on the roof and no other antenna can be within 30 cm of this. If needed, the Series Technical Department can require Competitors to remove other antennas from the roof.*

27.8 *If requested, all manufacturers or tuners must provide the Series Technical Board with a reference ECU unit with the homologated maps, which can be placed in any of their cars competing in the Competitions in the Series. Each manufacturer must also supply any technical means needed to swap the ECU belonging to a Competitor with the reference ECU as supplied. The Series Technical Board or the Scrutineers will not be held responsible for any consequences linked to a change of ECU and/or any subsequent failure.*

ARTICLE 28 - WEIGHING

28.1 À tout moment lors de tout événement, le Délégué Technique ou les commissaires techniques peuvent sélectionner des voitures à peser.

Pour identifier le pilote à bord de la voiture, chaque pilote doit porter sur les deux côtés de son casque un autocollant numéroté ainsi que tout autre marque d'identification requise par les organisateurs de l'événement, en accord avec les Commissaires et le Délégué Technique.

28.2 Si le poids d'une voiture est inférieur à celui spécifié dans le tableau du Balance of Performance pour cette Compétition, le Concurrent concerné peut se voir infliger l'une des pénalités prévues à l'article 28.8, sauf si les Commissaires sportifs sont convaincus que le déficit de poids résulte uniquement de la perte accidentelle d'un composant de la voiture.

28.3 Aucune substance ne peut être ajoutée, placée sur ou retirée de la voiture après qu'elle a été sélectionnée pour la pesée ou qu'elle a terminé la course, ou pendant la procédure de pesée (sauf par un commissaire technique agissant dans le cadre de ses fonctions officielles et conformément aux Règlements Techniques, ou sur demande d'un commissaire technique).

28.4 Seuls les commissaires techniques et les Officiels peuvent entrer ou rester dans le garage du Scrutineering sans l'autorisation spécifique du Délégué Technique.

28.5 Une voiture doit transporter une caméra embarquée officielle de télévision et son équipement si cela est demandé. Le poids est inclus dans le poids de la voiture tel que spécifié sur la feuille du Balance of Performance pour cette Compétition. Toutes les voitures doivent être préparées pour permettre l'installation de la caméra conformément à l'Annexe 9.

28.6 Un Concurrent peut installer une ou plusieurs caméras personnelles dans la voiture. Les caméras embarquées officielles ont la priorité. Le Concurrent doit obtenir une autorisation écrite du Promoteur et du Délégué Technique pour chaque caméra. L'installation doit être présentée lors du contrôle technique. Toute caméra jugée dangereuse sera retirée. Le poids du matériel complet n'est pas inclus dans le poids minimum de la voiture. Les caméras transmettant des images vidéo en direct ne sont pas autorisées pendant les qualifications et la course. Les caméras transmettant des images vidéo en direct ne sont autorisées que pendant les essais libres et les préqualifications, à des fins d'entraînement uniquement. Les images ne peuvent être utilisées que par l'équipe et ne peuvent en aucun cas être diffusées ou utilisées sur les réseaux sociaux. Toute infraction à cette règle, ou toute utilisation des caméras à tout autre moment pendant l'événement, sera signalée aux commissaires sportifs. Les caméras fixées sur les casques ne sont pas autorisées. Les images provenant de toute caméra personnelle ne peuvent pas être présentées par l'équipe au Directeur de Course ou aux Commissaires sportifs à l'appui de tout dossier sportif. Cependant, si nécessaire, le Promoteur, le Directeur de Course ou les Commissaires sportif peuvent réquisitionner les images. Les images ne peuvent pas être diffusées, partagées ou téléchargées sur internet sans l'autorisation spécifique du Promoteur.

28.7 Le poids moyen des pilotes dans toute voiture participant à la Série doit être d'au moins 85 kilogrammes. Si le poids moyen des pilotes dans une voiture spécifique est inférieur à 85 kg, la voiture devra transporter un ballast pilote pour compenser. La procédure suivante sera appliquée :

1. Chaque Concurrent doit déclarer le poids de ses pilotes, y compris la combinaison, les sous-vêtements, les chaussures,

28.1 At any time during any Event, the Technical Delegate or Scrutineers may select cars to be weighed.

To identify which driver is on board the car, each driver must bear on both sides of their helmet a numbered sticker plus any other identification mark required by the Organisers of the Event in agreement with the Stewards and the Technical Delegate.

28.2 Should the weight of a car be less than that specified on the Balance of Performance table for that Competition, the Competitor concerned may be given one of the penalties set out in Article 28.8, save where the Stewards are satisfied that the deficiency in weight results solely from the accidental loss of a component of the car.

28.3 No substance may be added to, placed on, or removed from a car after it has been selected for weighing or has finished the race or during the weighing procedure (except by a Scrutineer when acting in their Official capacity and in accordance with the Technical Regulations, or when requested to do so by a Scrutineer).

28.4 No one other than Scrutineers and Officials may enter or remain in the Scrutineering garage without the specific permission of the Technical Delegate.

28.5 A car must carry an Official television on-board camera and its equipment if so requested. The weight is included in the weight of the car as specified on the Balance of Performance sheet for that Competition. All cars must be prepared to allow the installation of the camera according to Appendix 9.

28.6 A Competitor may fit one or more personal cameras in the car. Official onboard cameras have priority. The Competitor must obtain written permission from the Promoter and from the Technical Delegate for each camera. The installation must be presented at the time of Scrutineering. Any cameras considered unsafe will be removed. The weight of the complete equipment is not included in the minimum weight of the car. Cameras transmitting live video footage are not authorised for qualifying and race. Personal cameras transmitting live video footage are only authorised during Free Practice and Pre-Qualifying for training purposes only. The images may only be used by the team and may not, under any circumstances, be broadcast or used on social media. Any infractions to this rule, or use of the cameras at any other time during the Event, will be reported to the Stewards. Cameras affixed to helmets are not authorised. The images from any such personal camera may not be presented by the team to the Race Director or Stewards to support any sporting matters. However, if necessary, the Promoter, the Race Director or the Stewards may requisition the images. The images may not be distributed, shared or uploaded on the internet unless specifically authorised by the Promoter.

28.7 The average weight of the drivers in any car competing in the Series must be at least 85 kilograms. Should the average weight of the drivers in any specific car be less than 85 kg, the car will be expected to carry Driver Ballast to compensate. The following procedure will be followed:

1. Each Competitor must declare the weight of their drivers, including overalls, underwear, shoes, gloves, helmet and HANS, at the time of the administrative checks

les gants, le casque et le HANS, lors des vérifications administratives.

2. Le poids moyen des pilotes de la voiture sera calculé et arrondi à l'entier supérieur (W). Pour les pilotes concourant seuls dans la Sprint Cup, le poids du pilote sera considéré comme W .
3. Si $W < 85$, alors le ballast pilote à transporter par la voiture sera de $85 - W$.
4. Le ballast pilote doit être installé dans la boîte à ballast et scellé avant les qualifications.
5. Le ballast pilote, ainsi que le poids individuel des pilotes concernés, peut être vérifié à tout moment lors de l'événement. Toute anomalie sera signalée aux Commissaires sportifs. Les pénalités peuvent aller jusqu'à l'annulation des temps en qualification ou la disqualification de la course.
6. Le ballast pilote n'est pas inclus dans le poids minimum BOP de la voiture.
7. Si $W > 85$, alors un poids de $W - 85$ peut être retiré du poids BOP ajouté à la voiture, si possible.

28.8 En cas de non-respect de ces dispositions concernant la pesée des voitures, les Commissaires sportifs peuvent infliger toute pénalité qu'ils jugent appropriée, jusqu'à la disqualification de la session ou de la course.

ARTICLE 29 - FOURNITURE DE PNEUS ET LIMITATIONS DE PNEUS PENDANT L'ÉVÉNEMENT

29.1 Fourniture de pneus

Seuls les pneus Pirelli, approuvés et enregistrés par le Promoteur et vendus lors des événements de la Série, seront acceptés. Les pneus doivent être commandés et payés dans les délais fixés par Pirelli, faute de quoi ils ne seront pas fournis. Un événement est défini comme toute séance de test officielle ou toute compétition pendant la saison.

Un seul type (spécification et dimensions) de pneu sec et un seul type de pneu pluie seront enregistrés par voiture.

La liste des spécifications de pneus approuvées sera publiée au plus tard deux semaines avant le premier événement de la Série.

Tous les pneus doivent être utilisés tels que fournis lors des événements de la Série par le fabricant de pneus désigné par le Promoteur. Ils doivent être conformes aux spécifications déterminées par l'article 29.2. Tout traitement chimique et/ou mécanique des pneus est interdit. La sculpture et le profil d'origine du pneu ne peuvent être modifiés ou découpés. Toute modification des marquages, références, informations inscrites sur le pneu ou tout moyen de traçabilité est interdite. Cela inclut le code-barres, le numéro de série du fabricant, le type de pneu, les dimensions et tout autre élément pertinent.

Les équipes doivent respecter les limites détaillées dans le livret technique fourni par Pirelli et reçu du Promoteur avant le premier événement de la Série, ainsi que tout autre bulletin technique reçu pendant la saison. Tout manquement pourra être sanctionné par les Commissaires sportifs.

Les équipes et les pilotes doivent signer le formulaire « Reconnaissance des Risques » fourni par Pirelli avant leur première participation à la Série. Lors de leur inscription à la

2. *The average weight of the drivers in the car will be calculated and rounded up to the nearest integer (W). For drivers competing alone in the Sprint Cup, the driver's weight will be considered as W .*
3. *If $W < 85$, then the Driver Ballast to be carried by the car will be $85 - W$*
4. *The Driver Ballast must be installed in the ballast box and sealed before qualifying.*
5. *The Driver Ballast, as well as the individual weight of the drivers in question, may be checked at any point during the Event. Any anomalies will be reported to the Stewards. Penalties may go as far as cancellation of times in Qualifying or Disqualification from the race.*
6. *The Driver Ballast is not included in the minimum BOP weight of the car.*
7. *If $W > 85$ then the weight of $W - 85$ may be removed from the BOP weight awarded to the car, if any.*

28.8 *In the Event of any breach of these provisions for the weighing of cars, the Stewards may give any penalty they consider appropriate, up to disqualification from the session or race.*

ARTICLE 29 - SUPPLY OF TYRES AND TYRE LIMITATIONS DURING THE EVENT

29.1 Tyre Supply

Only tyres from Pirelli, approved and registered by the Promoter and sold at Series Events, will be accepted. Tyres must be ordered and paid by the deadlines set by Pirelli, failing which tyres will not be supplied. An Event is defined as any official test session or competition during the season.

Only one type (specification and dimensions) of dry-weather tyre and one type of wet-weather tyre will be registered per car.

The list of the approved tyre specifications will be published at the latest two weeks prior to the first Event in the Series.

All tyres must be used as supplied at Series Events by the tyre manufacturer specified by the Promoter. They must comply with the specifications determined by Article 29.2. Any chemical and/or mechanical treatment of the tyres is prohibited. The original tyre tread and profile may not be modified or cut. Modification to marking, reference, information written on the tyre or any traceability means is forbidden. This includes the barcode, manufacturer serial number, type of tyre, dimensions and any other relevant items.

Teams must adhere to the limits detailed in the technical booklet issued by Pirelli and received from the Promoter before the first Series Event, as well as to any other Technical Bulletins received during the season. Any failure to do so may be penalised by the Stewards.

Teams and drivers are required to sign the "Acknowledgement of Risks" form issued by Pirelli before the first time they compete in the Series. On entering the Series, Teams are required to sign and return the "Supply Agreement with Teams" issued by Pirelli.

Série, les équipes doivent signer et retourner la « Convention de fourniture avec les équipes » fournie par Pirelli.

Un pneu neuf est un pneu qui n'a pas été précédemment enregistré et/ou attribué à une voiture. Un jeu de pneus doit être composé de deux pneus avant et de deux pneus arrière.

29.2 Pneus secs et pneus pluie

Pneus secs : seuls les pneus sans sculpture (slicks) sont acceptés comme pneus secs.

Pneus pluie : un pneu pluie est un pneu conçu pour être utilisé sur piste mouillée, rainuré à plus de 30 % de façon symétrique autour de la ligne centrale du pneu, sur une surface carrée, selon les dimensions suivantes :

9 pouces : 180 x 180 mm	13 pouces : 280 x 280 mm
10 pouces : 200 x 200 mm	14 pouces : 300 x 300 mm
11 pouces : 230 x 230 mm	15 pouces : 320 x 320 mm
12 pouces : 250 x 250 mm	16 pouces : 345 x 345 mm

Pirelli fournira au Promoteur un dessin de profil à l'échelle 1:1 du profil qu'il souhaite utiliser. Ce profil doit être enregistré auprès du Promoteur et sera le seul autorisé tout au long de la saison.

29.3 Contrôle des pneus

1. Le contrôle des pneus sera effectué selon un processus défini par le Promoteur.
2. Le flanc extérieur de tous les pneus devant être utilisés lors d'une Compétition doit être marqué d'un code-barres FIA comme identification.
3. Sauf cas de force majeure (acceptée comme telle par les Commissaires sportifs), la liste des codes-barres de tous les pneus secs destinés à être utilisés lors d'un Événement doit être présentée au Délégué Technique avant la fin du contrôle technique initial.
4. Un pneu usagé est un pneu qui a été enregistré pour une Compétition précédente avec le même numéro de voiture. Pour les Concurrents engagés course par course, cela concerne tout Événement précédent auquel la voiture a participé. Les pneus usagés doivent être présentés à Pirelli pour vérification et ré-enregistrement selon le processus défini par le Promoteur et Pirelli. Pirelli tient une liste des pneus enregistrés au cours de la saison. Les pneus usagés doivent être présentés à Pirelli pour ré-enregistrement avant que de nouveaux pneus ne soient montés.
4. L'utilisation de pneus sans identification appropriée est strictement interdite pendant toute la Compétition.

29.4 Dispositifs de chauffage des pneus

Les dispositifs de chauffage des pneus ne sont pas autorisés.

29.5 Pneus « Joker »

Chaque voiture participant à la GT3 Revival Series dispose d'une allocation d'un pneu « joker » par Compétition, qui peut être utilisé pour remplacer tout pneu endommagé ou devenu inutilisable. L'utilisation d'un pneu « joker » ne sera autorisée que sur information du Directeur de Course ou des Commissaires sportifs indiquant que la voiture a été impliquée dans un incident ou un autre événement sur piste, et confirmation du fabricant de pneus et/ou du Délégué Technique que le pneu à remplacer ne peut plus être utilisé en toute sécurité. Une demande formelle doit être faite par écrit à l'aide du formulaire officiel « Pneu Joker » et doit inclure la référence du pneu endommagé ainsi que celle du pneu de

A new tyre is a tyre that has not been previously registered and/or allocated to a car. A set of tyres must comprise two front tyres and two rear tyres.

29.2 Dry and Wet weather tyres

Dry-weather tyres: only tyres with no tread pattern are accepted as dry-weather tyres.

Wet-weather tyres: a wet-weather tyre is a tyre which is designed for use on a wet track, and is grooved more than 30% symmetrically around the tyre centre-line and covering a square:
Tyre width:

9 inches: 180 x 180 mm	13 inches: 280 x 280 mm
10 inches: 200 x 200 mm	14 inches: 300 x 300 mm
11 inches: 230 x 230 mm	15 inches: 320 x 320 mm
12 inches: 250 x 250 mm	16 inches: 345 x 345 mm

Pirelli will provide the Promoter with a 1:1 scale legality drawing of the profile they wish to use. This profile must be registered with the Promoter and will be the only one authorised throughout the season.

29.3 Control of tyres

1. The control of the tyres will be carried out according to a process defined by the Promoter.
2. The outer sidewall of all tyres which are to be used at a Competition must be marked with an FIA Barcode as identification.
3. Other than in cases of force majeure (accepted as such by the Stewards), the barcode list of all dry-weather tyres intended for use at an Event must be presented to the Technical Delegate prior to the end of initial Scrutineering.
4. A used tyre is one that has been registered for a previous Competition with the same car number. For race-by-race Competitors, this is considered to be any previous Event in which the car was entered. Used tyres must be presented to Pirelli for checking and re-registration following the process defined by the Promoter and Pirelli. Pirelli maintains a list of the tyres which have been recorded during the season. Used tyres must be taken to Pirelli for re-registration before any new tyres are fitted.
5. The use of tyres without appropriate identification is strictly forbidden during the whole Competition.

29.4 Tyre-heating devices

Tyre-heating devices are not authorised.

29.5 Joker Tyres

Each car competing in the GT3 Revival Series has an allocation of one joker tyre per Competition, which can be used to replace any tyre which has been damaged or is otherwise unusable. The use of a joker tyre will only be authorised on information from the Race Director or Stewards that the car was involved in an incident or other on-track occurrence, and confirmation from the tyre manufacturer and/or Technical Delegate that the tyre to be replaced may no longer be safely used. A formal request must be made in writing using the official Joker Tyre form and must include the reference of the damaged tyre and the reference of the tyre replacing it. The form must be signed by the Race

remplacement. Le formulaire doit être signé par le Directeur de Course et le Délégué Technique avant d'être transmis à Pirelli. Si aucun pneu « joker » n'est demandé lors d'une Compétition, ce pneu « joker » est considéré comme perdu et ne peut pas être reporté à la Compétition suivante. Le formulaire « joker » doit être envoyé par voie électronique (email ou messagerie d'équipe).

En dehors du pneu « joker », tout pneu supplémentaire ne pourra être délivré qu'avec l'accord des Commissaires sportifs, sur présentation d'un dossier du Concurrent expliquant la situation, et confirmation de Pirelli que le(s) pneu(s) d'origine ne peut(vent) plus être utilisé(s). Si les Commissaires sportifs acceptent une telle demande, ils peuvent imposer toute pénalité qu'ils jugent appropriée.

29.6 Châssis & Numéro de voiture

Tout au long de la saison, les pneus sont enregistrés pour un numéro de voiture spécifique, via les codes-barres attribués par Pirelli.

- Si une voiture change de numéro de course pendant la saison mais reste avec le même Concurrent, les pneus usagés seront transférés au nouveau numéro de course.
- Si un Concurrent change de modèle de voiture pendant la saison de sorte que les pneus usagés ne soient plus adaptés, la voiture sera alors considérée comme un nouveau Concurrent en termes de pneus. Cependant, si le Concurrent revient ensuite à l'ancien modèle, les pneus précédemment utilisés devront être réutilisés.
- Si une voiture est transférée entre Concurrents, le nouveau Concurrent peut choisir soit de conserver les pneus usagés, soit d'être considéré comme un nouveau Concurrent.

29.7 Limitation d'utilisation des pneus

Pour chaque voiture, lors de sa première manche de la saison, quatre jeux de pneus peuvent être enregistrés à l'heure indiquée dans le programme officiel et peuvent être utilisés pendant la Compétition comme suit :

- **S1, S2** : essais libres / pré-qualifications
- **S3, S4** : qualifications et courses
- Pour les événements suivants, toutes les voitures revenant dans la GT3 Revival Series peuvent enregistrer trois jeux de pneus neufs à l'heure indiquée dans le programme officiel, qui peuvent être utilisés pendant la Compétition. Un jeu de pneus usagés provenant de Compétitions précédentes peut être utilisé uniquement pendant les essais libres.
- **S1** : pneus reportés des manches précédentes, à utiliser uniquement lors des essais libres / pré-qualifications
- **S2** : pneus neufs à utiliser uniquement lors des essais libres / pré-qualifications
- **S3, S4** : pneus neufs à utiliser pour les qualifications et les courses
- En cas de crevaison ou autre dommage, un autre pneu parmi ceux enregistrés pour la Compétition (S1,S2,S3,S4) peut être utilisé pour le remplacer. Ce remplacement doit être signalé aux commissaires techniques

29.8 Limitation d'utilisation des pneus pluie

Il n'existe aucune limitation concernant le nombre de pneus pluie pouvant être utilisés lors d'une Compétition.

Pour les essais libres, les pré-qualifications et les qualifications, les pneus pluie ne peuvent être utilisés qu'après que la piste a été déclarée mouillée par le Directeur de Course, son adjoint ou le Chef de Piste.

Pour la course, l'utilisation des pneus pluie est libre.

Les pneus pluie ne seront pas marqués et il n'y a aucune limite sur le nombre pouvant être utilisé lors d'une Compétition.

Toute infraction sera sanctionnée par les Commissaires sportifs.

Director and Technical Delegate before submission to Pirelli. If no Joker tyre is requested during a Competition, this joker tyre is considered to have lapsed and cannot be carried over to the next Competition. The joker tyre form must be sent by electronic means (email or team messaging).

Apart from the Joker Tyre, any additional tyres may only be issued with the agreement of the Stewards, on submission of a dossier from the Competitor explaining the situation, and with confirmation from Pirelli that the original tyre(s) may no longer be used. Should the Stewards agree to such a request, they may impose any penalty they consider appropriate.

29.6 Chassis & Car Number

Throughout the season, tyres are registered to a specific car number, via the barcodes which are allocated by Pirelli.

- *Should a car change race number during the season but remain with the same Competitor, the used tyres will be transferred to the new race number.*
- *Should a Competitor change the model of car during the season so that the used tyres are no longer suitable, then the car will be treated as a new Competitor in terms of tyres. However, if the Competitor then reverts to the old model, the previously used tyres must be used.*
- *Should a car be transferred between Competitors, the new Competitor may choose either to retain the used tyres or to be considered as a new Competitor.*

29.7 Tyre limitations

For each car, at their first round of the season, four sets of tyres may be registered by the time specified in the Official Timetable and may be used during the Competition as follows

- **S1, S2** free practice/pre-qualifying
- **S3, S4** qualifying and races
- *For subsequent Events, all returning cars competing in the GT3 Revival Series may register three sets of new tyres at the time specified in the Official Timetable which may be used during the Competition. One sets of used tyres from previous Competitions may be used during Free Practice only.*
- **S1**: carryover from previous rounds for free practice / pre-qualifying only
- **S2**: new tyres for free practice/ pre-qualifying only
- **S3, S4**: new tyres for qualifying and races
- *In case of a puncture or other damage, another tyre from those registered for the Competition (S1,S2,S3,S4) may be used to replace it. This replacement must be notified to the Technical Scrutineers.*

29.8 Tyre Limitations for Wet Weather Tyres

There is no limitation on the number of wet-weather tyres that can be used during any Competition.

For free practice, pre-qualifying and qualifying, wet-weather tyres may be used only after the track has been declared wet by the Race Director, their Deputy or the Clerk of the Course.

For the race, the use of wet-weather tyres is free.

Wet-weather tyres will not be marked and there is no limit on how many of them may be used during any Competition Any infractions will be penalised by the Stewards.

29.9 Carrossage et pression

Les valeurs du carrossage maximum et de la pression minimale des pneus peuvent être fixées ou modifiées lors de tout événement et contrôlées à tout moment.

La valeur négative maximale du carrossage des roues avant et arrière de la voiture peut être contrôlée en condition statique à tout moment pendant l'événement, y compris en parc fermé après les qualifications et la/les course(s), et ne doit pas dépasser $-3,5^\circ$. Ce chiffre peut être modifié pour toute course, notamment en cas de changement de configuration du circuit. Toute modification sera annoncée avant l'événement, mais les valeurs peuvent être à nouveau modifiées par bulletin des Commissaires sportifs pendant un événement.

Toute voiture ne respectant pas ces valeurs sera signalée aux Commissaires sportifs, qui pourront infliger toute pénalité sportive disponible, y compris une pénalité de stop-and-go à effectuer au début de la prochaine session, la suppression de tours en qualification ou une pénalité de temps après la course.

29.10 Force majeure, etc.

En cas de force majeure et de modifications ultérieures du calendrier, ou de tout autre événement ou incident, les informations précises concernant l'utilisation des pneus lors d'un événement particulier seront communiquées sous la forme d'une note sportive du Bureau Sportif de la Série, et pourront modifier ou remplacer les informations sur les limitations d'utilisation des pneus données à l'article 29.

ARTICLE 30 - BALANCE OF PERFORMANCE, SESSIONS D'ESSAIS OFFICIELLES ET ESSAIS PRIVÉS

30.1 Balance of Performance

En raison de la nature des voitures et du choix des circuits, une Balance of Performance spécifique peut être appliqué aux voitures participant à la GT3 Revival Series.

Des sessions de tests du Balance of Performance seront organisées avant le début de la saison.

Tous les constructeurs dont les voitures participeront à la saison 2026 doivent engager au moins une de leurs voitures à des fins de tests du Balance of Performance. Une pénalité pourra être infligée par le Bureau Technique de la Série à toute équipe qui ne participera pas, sauf cas de force majeure accepté comme tel par le Bureau.

Des tests de performance supplémentaires pourront être effectués à tout moment lors de tout événement, et les équipes devront permettre à leurs voitures d'y participer si elles sont sélectionnées.

Le Bureau Technique de la Série est autorisé à modifier tout paramètre nécessaire à l'établissement du Balance of Performance SRO.

Le Bureau Technique de la Série se réserve le droit d'ajuster le Balance of Performance jusqu'à :

- 120 minutes avant le début de la Course 1.
- 120 minutes avant le début de la Course 2, si la Q2 a lieu après la Course 1.

Les équipes seront informées de tout changement lors de l'événement via un bulletin des Commissaires sportifs.

Si les Commissaires sportifs constatent qu'un Concurrent ou un constructeur a fourni des informations trompeuses ou a influencé de manière inappropriée le processus BOP, ou si la performance d'un Concurrent ou d'un constructeur est supérieure au résultat

29.9 Camber and Pressure

Values for the Maximum Camber and Minimum Pressure of tyres may be issued or modified during any Event and monitored at any time.

The maximum negative value for the camber of both front and rear wheels of the car may be monitored in static condition anytime during the Event, including in parc fermé after qualifying and the race(s), and must not exceed -3.5° . This figure may be altered for any race, in particular should there be any changes to the circuit configuration. Any such changes will be announced before the Event but values may be further modified by Stewards' bulletin during an Event.

Any car failing to abide by these values will be reported to the Stewards, who will give any available sporting penalty, including a stop-and-go penalty to be taken at the start of the next session, deletion of qualifying laps or a time penalty after a race.

29.10 Force Majeure etc

In cases of force majeure and subsequent calendar changes, or any other event or issue, the precise information concerning tyre use at any particular Event will be given in the form of a Sporting Note from the Series Sporting Board, and may amend or supersede the information on tyre limitations given in article 29.

ARTICLE 30 - BALANCE OF PERFORMANCE, OFFICIAL TEST SESSIONS AND PRIVATE TESTING

30.1 Balance of Performance

Due to the nature of the cars and the choice of circuits, a specific Balance of Performance can be carried out for cars taking part in the GT3 Revival Series

Balance of Performance testing sessions will be held before the start of the season.

All manufacturers whose cars will be competing in the 2026 season must enter at least one of their cars for the purposes of Balance of Performance Testing. A penalty may be imposed by the Series Technical Board on any Team which does not attend, except for force majeure accepted as such by the Board.

Additional performance tests may be carried out at any point during any Event and Teams will be required to allow their cars to take part in these tests if selected.

The Series Technical Board is allowed to modify any parameter required to establish the SRO Balance of Performance.

The Series Technical Board reserves the right to adjust the Balance of Performance until:

- 120 minutes before the start of Race 1.
- 120 minutes before the start of Race 2, if Q2 is held after Race 1

Teams will be notified of any such changes during the Event via a Bulletin from the Stewards.

If the Stewards are satisfied that any Competitor or manufacturer has provided information which was misleading or has inappropriately influenced the BOP process or where a Competitor's or manufacturer's subsequent performance is

attendu, ils peuvent imposer des sanctions ou des pénalités avant, pendant ou après toute compétition.

Une version étendue de l'enregistreur de données, approuvée par le Bureau Technique de la Série, sera installée dans toutes les voitures pendant le BOP.

Les voitures doivent respecter à tout moment, lors de chaque compétition, les informations et instructions données dans le document Balance of Performance pour la catégorie de circuit concernée, dont la version actuelle sera validée par les Commissaires sportifs pour chaque compétition via un bulletin. Les notes et instructions sont considérées comme faisant partie de ces Règlements Sportifs et toute infraction sera signalée aux Commissaires.

30.2 Sessions d'essais

Des sessions d'essais peuvent être organisées par le Promoteur.

Toute session d'essais sera ouverte à tous les Concurrents mais ne sera pas obligatoire.

Il n'y aura aucune limitation sur le nombre de pneus pour ces sessions d'essais, mais ils doivent être conformes aux principes énoncés à l'article 29.1, à savoir soit des pneus neufs, soit des pneus usagés provenant de précédents événements de la GT3 Revival Series. Les pneus utilisés lors de ces sessions ne peuvent pas être marqués pour être utilisés lors de l'événement précédant le test ou tout événement ultérieur.

Le prix par voiture et les instructions pour de tels essais seront communiqués avant l'événement concerné.

30.3 Hardship Laps

Dans des circonstances exceptionnelles, les équipes peuvent demander un « hardship lap » afin de vérifier une voiture après d'importantes réparations ou d'autres incidents. Toute demande doit être adressée aux Commissaires sportifs. Si elle est autorisée, ces tours seront programmés pendant le créneau alloué sur le programme et consisteront en un seul tour, de la sortie des stands à l'entrée des stands, sans franchir la ligne de chronométrage. Pas de hardship lap avant les essais libres.

30.4 Essais privés

Il n'existe aucune limitation pour les essais privés des équipes et des pilotes participant à la GT3 Revival Series.

ARTICLE 31- ACTIVITÉS PROMOTIONNELLES – VOITURES, VISITES DES STANDS ET SÉANCES DE DÉDICACES

31.1 Afin de préserver un niveau d'égalité entre les équipes et les pilotes, les restrictions suivantes s'appliquent pendant tous les événements :

- a) Les tours supplémentaires avec les voitures de course et les pilotes inscrits à la compétition ne sont autorisés que dans le cadre d'activités médias visant à promouvoir l'événement, y compris les tours de piste pour des séances photo, des tours filmés pour des émissions TV ou d'autres activités organisées par le Promoteur.
- b) Des activités promotionnelles avec des voitures de course non éligibles à la GT3 Revival Series peuvent être autorisées avec l'autorisation du Promoteur. Les pilotes participant à la compétition GT3 Revival Series peuvent prendre part à toute activité autorisée.
- c) Il n'y a aucune restriction pour les pilotes et les équipes participant à d'autres courses ayant lieu lors du même événement, tant que cela n'a pas d'impact sur leur

higher than the expected result, they may impose sanctions or penalties before, during or after any Competition.

An extended version of the data logger, approved by Series Technical Board, will be installed in all cars during the BOP.

Cars must always comply during each competition with the information and instructions given in the Balance of Performance document for the relevant category of Track, the current version of which will be validated by the Stewards for each Competition via a Bulletin. The notes and instructions are part of these Sporting Regulations and any infractions will be reported to the Stewards.

30.2 Test Sessions

Test sessions may be organised by the Promoter.

Any test sessions will be open to all Competitors but will not be mandatory.

There will be no limitations on the number of tyres for these test sessions, but they must be in conformity with the principles laid down in article 29.1, namely either new tyres or used tyres from previous Events of the GT3 Revival Series. Tyres used during these sessions may not be marked for use during the Event which the test precedes or any subsequent Event.

The price per car and the instructions for any such tests will be made available before the relevant Event.

30.3 Hardship Laps

In exceptional circumstances, Teams may request a hardship lap in order to check a car after significant repairs or other issues. Any such requests must be made to the Stewards. If authorised, any such laps will be scheduled during the allocated slot on the timetable and will consist of a single lap from pit out to pit in without crossing the timing line.

No hardship lap before Free Practice.

30.4 Private Testing

There are no limits on private testing for the Teams and Drivers competing in the GT3 Revival Series.

ARTICLE 31 - PROMOTIONAL ACTIVITIES – CARS, PIT WALKS AND AUTOGRAPH SESSIONS

31.1 *In order to retain a level of equality between Teams and drivers, the following restrictions apply during all Events:*

- a) *Additional laps with the race cars and drivers entered in the Competition are only authorised as part of media activities to aid the promotion of the Event, including tracking laps for photo shoots, filmed laps for TV programmes or other activities organised by the Promoter.*
- b) *Promotional activities with race cars which are not eligible for the GT3 Revival Series may be authorised with permission from the Promoter. Drivers competing in the GT3 Revival Series Competition may take part in any such permitted activities.*
- c) *There are no restrictions on drivers and Teams competing in other races taking place at the same Event, as long as this does not impact on their participation in the mandatory*

participation aux éléments obligatoires de la principale compétition GT3 Revival Series, y compris les briefings, podiums, conférences de presse, etc.

Tout manquement à ces règles sera signalé aux Commissaires sportifs. Les pénalités peuvent aller jusqu'à la disqualification de la compétition.

31.2 Les voitures doivent rester sur le site du circuit à partir du moment où elles sont programmées pour passer le contrôle technique initial jusqu'à la fin de la compétition.

Des exceptions, précisées à l'avance par le Promoteur, peuvent inclure des défilés, des expositions ou des démonstrations de voitures ayant lieu en dehors du circuit ou dans les zones avoisinantes.

Si un défilé est programmé dans le cadre d'un événement, toute voiture n'y participant pas sera placée en conditions de parc fermé pendant l'absence des autres voitures du site de l'événement. Les voitures n'assistant pas à un défilé obligatoire seront signalées aux Commissaires sportifs.

ARTICLE 32 - EXIGENCES GÉNÉRALES CONCERNANT LES VOITURES

Aucun signal de quelque nature que ce soit ne peut être transmis entre une voiture en mouvement et toute personne liée à l'équipe ou au pilote, sauf les suivants :

- Messages lisibles sur un panneau de stand ;
- Mouvements du corps par le pilote ;
- Signaux de déclenchement de tour depuis les stands vers la voiture ;
- Les transmetteurs de marqueurs de tour doivent être alimentés par batterie et, une fois en fonctionnement, doivent être autonomes (non raccordés à un autre équipement de stand par des câbles ou fibres optiques) et incapables de recevoir des informations extérieures. Ces déclencheurs de tour doivent utiliser un émetteur fonctionnant avec une fréquence porteuse supérieure à 10 GHz (radio ou optique) et un faisceau d'un angle maximal de 36° mesuré au point 3dB, et ne doivent pas être utilisés pour transmettre des données du stand à la voiture autres que le marqueur de tour. Les données de marqueur de tour doivent être transmises de manière répétée et doivent être manifestement cohérentes ;
- Communication verbale entre un pilote et son équipe par radio ;
- Télémétrie : la télémétrie unidirectionnelle (de la voiture vers le stand) est autorisée.

IMPORTANT : aucun objet, installation ou antenne n'est autorisé à interférer à tout moment avec l'enregistreur de données officiel, le chronométrage, les systèmes GPS, radio ou TV.

Le rayonnement électromagnétique entre 2 et 2,7 GHz est interdit, sauf avec l'accord écrit du Promoteur.

Aucun équipement ne peut être placé sur le dessus du mur des stands ou sur toute structure adjacente, sauf s'il est solidement fixé à la satisfaction des Officiels.

ARTICLE 33 - SÉCURITÉ GÉNÉRALE

33.1 Les instructions officielles seront données aux pilotes au moyen des signaux définis à l'Annexe H du Code. Les Concurrents sont responsables de leur observation et de leur respect à tout moment et ne doivent pas utiliser de drapeaux ressemblant de quelque manière que ce soit à ces signaux. Sur les circuits où les signaux de drapeaux sont complétés par des

elements of the main GT3 Revival Series Competition, including briefings, podiums, press conferences etc.

Any breaches of these rules will be reported to the Stewards. Penalties may go as far as disqualification from the Competition.

31.2 *Cars are expected to remain at the track from the time they are scheduled to undergo initial Scrutineering until the end of the Competition.*

Exceptions, as specified in advance by the Promoter, may include Parades, Car Exhibitions and Demonstrations taking place outside the circuit or neighbouring areas.

Should a parade be scheduled as part of any Event, any cars not attending will be under parc fermé conditions while the remainder of the cars are absent from the Event venue. Cars not attending any mandatory Parades will be reported to the Stewards.

ARTICLE 32 - GENERAL CAR REQUIREMENTS

No signal of any kind may pass between a moving car and anyone connected with the car's Competitor or driver, except for the following:

- *legible messages on a pit board;*
- body movement by the driver;*
- *lap trigger signals from the pits to the car;*
- *Lap marker transmitters must be battery-powered and, once operating, must be free-standing (not attached to any other pit equipment by means of wires or optical fibres) and incapable of receiving external information. Such lap triggers must use a transmitter operating with a carrier frequency above 10 GHz (radio or optical) and a beam half angle of no more than 36° when measured at the 3dB point, and must not be used for the transmission of any data from pit to car other than the lap mark. Lap mark data must be transmitted repeatedly and must be demonstrably consistent;*
- *verbal communication between a driver and their Team by radio;*
- *Telemetry: one-way (car to pit) telemetry is allowed.*

IMPORTANT: *no item, installation or antenna is permitted which may interfere at any time with the Official data logger, timing, GPS, radio or TV systems.*

Electromagnetic radiation between 2 and 2.7 GHz is forbidden, except with the written consent of the Promoter;

No equipment may be positioned on top of the pit wall or any adjacent structure, unless securely fixed to the satisfaction of the Officials.

ARTICLE 33 - GENERAL SAFETY

33.1 *Official instructions will be given to drivers by means of the signals set out in Appendix H of the Code. Competitors are responsible for always observing and complying with these and must not use flags similar in any way whatsoever to these. At circuits where flag signals are supplemented by light*

panneaux lumineux/signaux, les deux moyens de signalisation auront une valeur réglementaire.

33.2 Pendant les essais et les courses, les pilotes doivent à tout moment respecter les dispositions du Code relatives au comportement de conduite sur circuit.

33.3 Les réparations d'une voiture ne peuvent être effectuées qu'à l'intérieur ou à l'extérieur des stands, sur la voie de travail, sur la grille de départ ou comme prévu à l'article 47. Un pilote qui parvient à réparer la voiture après qu'elle a été poussée dans un endroit sûr, avec ou sans assistance à distance de son équipe, peut réintégrer la session.

33.4 L'Organisateur doit mettre à disposition au moins deux extincteurs de 5 kg dans chaque garage et s'assurer qu'ils fonctionnent correctement.

33.5 Sauf autorisation spécifique du Code ou de ces Règlements Sportifs, personne d'autre que le pilote ne peut toucher une voiture à l'arrêt, sauf si elle se trouve dans le garage désigné de l'équipe, dans la voie des stands ou sur la grille de départ.

33.6 Les pilotes participant aux essais et à la course doivent toujours porter les vêtements, sous-vêtements, casques et dispositif de retenue de tête homologués par la FIA spécifiés dans l'Annexe L du Code et à l'article 26.7.

33.7 Un pilote entrant aux stands ne doit pas détacher sa ceinture de sécurité ou son filet de sécurité avant que sa voiture ne soit complètement arrêtée devant le garage de l'équipe. Après un arrêt aux stands, la voiture ne doit repartir qu'une fois la ceinture de sécurité et le filet de sécurité du pilote attachés.

Il incombe au contrôleur de voiture de s'assurer que le pilote est correctement attaché avant que la voiture ne quitte sa zone de travail. Lorsqu'il circule dans la voie rapide des stands, le pilote doit garder au moins une main sur le volant à tout moment. Il peut débrancher la radio ou déconnecter le système d'alimentation en boisson et autres éléments similaires, mais il ne doit pas se distraire de la surveillance de la piste devant lui en effectuant ces opérations. La tension des ceintures peut être relâchée, mais les ceintures doivent rester en contact avec le pilote afin qu'il soit toujours considéré comme correctement retenu conformément à l'ISC Annexe L chapitre III article 3. La ceinture de sécurité du pilote doit être solidement attachée avant que la voiture ne quitte la zone de travail de l'équipe, mais, en sortant des stands, le pilote peut resserrer ou ajuster les ceintures. Toute infraction constatée par les commissaires de la voie des stands ou par la caméra de sécurité orientée vers le pilote peut être signalée aux Commissaires sportifs.

Pour éviter toute ambiguïté, la dérogation accordée par l'article 33.7 concernant l'ajustement des ceintures de sécurité ne s'étend PAS au positionnement des ceintures par rapport au FHR. Le pilote doit s'assurer que la ceinture et le FHR sont correctement positionnés avant de quitter la zone de travail et que le montage de la ceinture et du FHR respecte les normes énoncées dans l'Annexe L Chapitre III Article 5 du Code Sportif International à tout moment où le pilote est assis dans le véhicule, que ce soit sur la piste ou en mouvement dans la voie des stands.

33.8 Le système d'éclairage réglementaire de la voiture doit fonctionner à tout moment pendant chaque compétition. Toute voiture ne présentant pas le minimum d'éclairage indiqué ci-dessous peut être stoppée par le Directeur de Course pour réparation :

- **À l'avant** : 2 feux de route (droite et gauche) et 2 clignotants

panels/signals, both means of signalling will be deemed to have regulatory value.

33.2 *During practice and the races, drivers must at all times respect the provisions of the Code relating to driving behaviour on circuits.*

33.3 *Repairs to a car may only be carried out inside or outside the pits, on the working lane, on the starting grid or as provided for in Article 47. A driver who manages to repair the car after it has been pushed to a place of safety, with or without remote assistance from their Team, may rejoin the session.*

33.4 *The Organiser must make at least two fire extinguishers of 5 kg capacity available at each pit garage and ensure that they work properly.*

33.5 *Except 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 Team's designated pit garage area, in the pit lane or on the starting grid.*

33.6 *Drivers taking part in practice and the race must always wear the clothes, underwear, helmets, and FIA-approved head restraint specified in Appendix L to the Code and Article 26.7.*

33.7 *A driver coming into the pits must not unfasten their safety harness or racing net until their car is completely stopped in front of the pit garage. After a pit stop, the car must only start moving after the driver's safety harness and racing net have been fastened.*

It is the car controller's responsibility to ensure that a driver is properly buckled in before the car leaves its working area to enter the track.

While driving in the fast lane of the pits, the driver must have always at least one hand on the steering wheel. He may unplug the radio or disconnect the drinks bottle and other such items but should not be distracted from watching the road ahead while doing any of these things. Tension in the belts may be loosened but the belts must remain in contact with the driver so that they are considered to still be properly restrained in accordance with ISC Appendix L chapter III article 3. The driver's safety harness must be securely fastened before the car leaves the Team's working area but, on exiting the pits, the driver may further tighten the belts or adjust them. Any infractions noted by the pit lane marshals or the driver-facing safety camera may be reported to the Stewards.

For the avoidance of doubt, the dispensation granted under Article 33.7 for the adjustment of safety harness belts does NOT extend to the positioning of belts in relation to the FHR. The driver must ensure that the harness and FHR are correctly positioned before leaving the working area and that the fitting of the harness and FHR meets the standards laid out in the International Sporting Code Appendix L Chapter III Article 5 at all times when the driver is seated in the vehicle either on track or moving in the pit lane.

33.8 *The car's regulatory lighting system must always function during each Competition. Any car that does not present the minimum illumination listed below, may be stopped by the Race Director for repairs:*

- **At the Front:** 2 headlights (right and left) and 2 direction indicators

- **À l'arrière** : 2 feux, 2 clignotants et 2 feux stop/feux de freinage
- Également l'éclairage des numéros si requis pour l'événement, et, si les conditions météo se dégradent, le feu de pluie.

33.9 Les pilotes ne peuvent pas actionner leurs feux de route (pleins phares) à titre d'avertissement ou d'indication plus de 3 fois consécutivement entre deux virages successifs. Toute voiture signalée comme ayant dépassé ce nombre de flashes recevra un avertissement. Une seconde infraction pour une voiture lors de la compétition entraînera une pénalité de drive-through.

33.10 Les phares, les feux arrière rouges et le feu de pluie arrière de la voiture doivent être allumés en permanence lorsque la voiture circule sur une piste déclarée « piste mouillée ». Il appartient au Directeur de Course de décider si un pilote doit être arrêté en raison du non-fonctionnement des feux de sa voiture. Si une voiture est arrêtée pour cette raison, elle pourra reprendre la Compétition une fois le problème résolu.

Une fois qu'une course a été déclarée « piste mouillée », elle le reste jusqu'à la fin de la course. Cependant, des instructions seront émises depuis le Poste de Contrôle de Course pour indiquer quand les feux peuvent être éteints.

33.11 Un maximum de six membres du personnel par voiture participante est autorisé dans la zone de signalisation du mur des stands réservée à l'équipe pendant les essais et la/les course(s). Les personnes de moins de 16 ans ne sont pas autorisées dans la voie des stands, sur le mur des stands ou sur la grille, sauf lors de la « pitlane walkabout » ou du « grid walk », où elles peuvent être admises si accompagnées d'un adulte et avec l'autorisation du circuit. Le personnel doit respecter les règlements concernant les vêtements et les casques conformément à l'article 36.6.

Les infractions seront sanctionnées selon les dispositions suivantes :

- Première infraction : amende de trois cents euros (300 €)
- Deuxième infraction : amende de quatre cent cinquante euros (450 €)
- Troisième infraction : amende de six cents euros (600 €)

33.12 Les animaux, à l'exception de ceux expressément autorisés pour les services de sécurité, sont interdits dans la zone des stands, sur la piste et dans toute zone spectateur.

33.13 Le Directeur de Course, le Chef de Piste ou le Médecin Chef peuvent exiger qu'un pilote subisse un examen médical à tout moment lors d'un événement.

33.14 À la fin de toute séance ou course, chaque pilote ne peut franchir la ligne qu'une seule fois.

33.15 Le non-respect des exigences générales de sécurité du Code ou de ces Règlements Sportifs peut entraîner la disqualification de la voiture et du pilote concerné de la compétition.

33.16 L'utilisation de ventilateurs et/ou de souffleurs n'est pas autorisée à aucun moment dans la voie des stands ou sur la grille.

Toutefois, si la température ambiante est jugée excessive, une autorisation pourra être accordée pour des raisons de sécurité afin de permettre aux équipes d'utiliser des ventilateurs ou souffleurs uniquement dirigés vers les pilotes, sur la grille et dans la voie des stands, et ce uniquement pendant les courses. Les équipes en seront informées via l'application de messagerie d'équipe. Si une telle autorisation est donnée, aucun ventilateur ou souffleur ne peut être dirigé vers les parties mécaniques d'une voiture, et tout usage contraire sera signalé aux Commissaires sportifs. Toute équipe utilisant un ventilateur ou un souffleur sans autorisation, ou en

- **At the Rear**: 2 lights, 2 direction indicators and 2 stop lights / brake lights.

Also the illumination of the numbers if required for the Event, and should the weather conditions deteriorate, the rain light.

• **33.9** Drivers may not flash their headlights (main beams) as a warning or indication more than 3 times in succession between any two successive corners. Any car reported to have exceeded this number of flashes will be given a warning. A second infraction for any car during the Competition will result in a drive-through penalty.

33.10 The car's headlights, red rear lights and rear rain light must be always illuminated when it is running on a track that has been declared a "wet track". It shall be at the discretion of the Race Director to decide whether a driver should be stopped because their car's lights are not working. If a car is stopped for that reason, it may re-join the Competition once the fault has been remedied.

Once a race has been declared Wet, it remains Wet for the remainder of the Race. However, instructions will be issued from Race Control to indicate when lights can be switched off.

33.11 A maximum of six working Team members per participating car are allowed on the pit wall signalling area reserved for the Team during practice and the race(s). People under 16 years of age are not allowed in the pit lane, on the pit wall or on the grid, except during the 'pitlane walkabout' or the 'grid walk' when they may be allowed if accompanied by an adult and if authorised by the circuit. Personnel must adhere to the regulations concerning clothing and helmets according to Article 36.6.

Infractions will receive penalties according to the following provision:

- First offence: fine of three hundred euros (300 euros)
- Second offence: fine of four hundred and fifty euros (450 euros)
- Third offence: fine of six hundred euros (600 euros)

33.12 Animals, except those which may have been expressly authorized for use by security services, are forbidden in the pit area, on the track and in any spectator area.

33.13 The Race Director, the Clerk of the Course or the Chief Medical Officer can require a driver to undergo a medical examination at any time during an Event.

33.14 At the end of any session or race, each driver may cross the Line only once.

33.15 Failure to comply with the general safety requirements of the Code or these Sporting Regulations may result in the disqualification of the car and driver concerned from the Competition.

33.16 The use of Fans and/or Blowers is not authorised at any time in the pit lane or on the grid.

However, if the ambient temperature is judged to be excessive, permission may be given on safety grounds to allow teams to use fans or blowers directly solely towards the drivers, on the grid and in the pit lane during the races only. Teams will be informed via the Team Messaging Application. If permission is so given, no fans or blowers may be directed towards the mechanical parts of a car and any such use will be reported to the Stewards. Any team using a fan or blower if permission has not been given, or outside of the strict limits of this article, will be reported to the Stewards.

dehors des strictes limites de cet article, sera signalée aux Commissaires sportifs.

ARTICLE 34 - VOIE DES STANDS, GARAGES DES STANDS ET ATTRIBUTION DES PLACES

34.1 Une attribution des places dans la voie des stands sera attribuée par le Promoteur, à sa discrétion, précisant la position de chaque voiture dans la voie de travail, et cette attribution doit être respectée.

34.2 L'installation définitive des équipes et de leur matériel dans la voie des stands et la voie de travail se fera sous réserve de l'approbation du Directeur de Course et/ou du Superviseur de la voie des stands, dont la décision est sans appel.

34.3 La zone de travail de chaque équipe sera située dans son espace attribué et constituera la seule zone de travail pour toutes ses voitures. Les limites de la zone attribuée à chaque équipe seront indiquées ou marquées au sol par l'Officiel de la voie des stands en concertation avec le Directeur de Course. Aucune équipe ne peut dépasser les limites ainsi marquées avec son matériel.

Si les conditions d'un circuit ne permettent pas de respecter cette disposition, la procédure d'attribution de la zone de travail pour chaque équipe sera précisée dans le document Annexe 1 avant l'événement, ou dans un bulletin des Commissaires sportifs pendant l'événement.

34.4 Pour éviter toute ambiguïté et à des fins de description, la voie des stands sera divisée en deux voies.

La voie la plus proche du mur des stands est désignée comme la « voie rapide », et la voie la plus proche des garages de stands est désignée comme la « voie de travail » et constitue la seule zone où tout travail peut être effectué sur une voiture. La « voie de travail » est délimitée d'un côté par une ligne peinte devant le bâtiment des stands et de l'autre par une ligne la séparant de la « voie rapide ».

34.5 Les Concurrents ne doivent pas peindre de lignes sur aucune partie de la voie des stands. Toute marque réalisée avec du ruban adhésif doit être retirée à la fin de l'événement.

34.6 Fumer, faire du feu et souder sont strictement interdits dans les tentes ainsi que dans un rayon de six mètres. Aucune opération de soudage ne peut être effectuée dans ce périmètre, et aucun dispositif générant des étincelles ne sera autorisé dans cette zone.

34.7 Les bouteilles de gaz LPG et leurs accessoires sont strictement interdits dans la voie des stands, dans les tentes et à une distance d'au moins cinq mètres derrière les tentes, ainsi qu'à l'intérieur des camions des Concurrents. Toute infraction pourra entraîner une pénalité.

34.8 Les équipes doivent faire preuve de considération envers les autres séries participant au même événement. Le matériel ne doit pas être laissé dans la voie des stands entre les sessions de la GT3 Revival Series.

34.9 Un maximum de cinq minutes avant le début de toute séance d'essais ou de qualification, les voitures peuvent être autorisées à quitter leur zone de travail attribuée pour se mettre en file dans la voie rapide. Les voitures ne peuvent quitter leur zone de travail pour s'aligner qu'après l'instruction « FAST LANE OPEN » sur les écrans de timing et/ou la radio d'équipe. S'il n'est pas possible de donner cette instruction, les voitures ne peuvent pas bouger tant que le feu à la sortie des stands n'est pas vert. Les voitures quittant leur zone de travail avant d'avoir reçu l'instruction « FAST LANE OPEN » ou un feu vert à la sortie des stands seront signalées aux Commissaires sportifs. Cette règle s'applique également après une interruption drapeau rouge lors d'une séance d'essais ou de qualification.

ARTICLE 34 - PIT LANE, PIT GARAGES AND PIT LANE ALLOCATION

34.1 A pit allocation will be issued by the Promoter, at its discretion, with the position of each car in the working lane, which must be adhered to.

34.2 The final installation of Teams and their equipment in the pit lane and working lane will take place subject to the approval of the Race Director and/or the Pit Lane Supervisor, whose decision is final.

34.3 The working area for each Team will be in their allocated working area, and will be the only working area for all of its cars. The limits of the area allotted to each Team will be indicated or marked on the ground by the Pit Lane Official in consultation with the Race Director. No Team may exceed the marked limits with their equipment.

Should the conditions at any circuit not allow for this to be followed, the procedure for allocating the working area for each Team will be given in the Appendix 1 document prior to the Event, or in a Bulletin from the Stewards during the Event.

34.4 For the avoidance of doubt and for description purposes, the pit lane shall be divided into two lanes.

The lane closest to the pit wall is designated the "fast lane", and the lane closest to the pit garages is designated the "working lane" and is the only area where any work may be carried out on a car. The "working lane" is formed on one side by a line painted in front of the pit building and on the other by a line separating it from the "fast lane".

34.5 Competitors must not paint lines on any part of the pit lane. Any markings made with tape must be removed at the end of the Event.

34.6 Smoking, making fire and welding are all strictly forbidden inside the tents as well as within a six-metre radius. No welding operations can be carried out within this perimeter, and no devices generating sparks will be allowed in this area.

34.7 LPG gas cylinders and accessories are strictly forbidden in the pit lane, inside the tents and for a distance of at least five metres behind the tents, as well as inside the Competitors' trucks. Any infractions may result in a penalty.

34.8 Teams must be considerate towards other Series taking part in the same Event. Equipment must not be left in the pit lane between GT3 Revival Series sessions.

34.9 A maximum of five minutes before the start of any practice session or qualifying session, cars may be allowed to drive from their allocated working area to queue in the fast lane. Cars may only leave their working area to queue after an instruction of 'FAST LANE OPEN' has been given on the timing monitors and/or the Team radio. Should it not be possible to give this instruction, cars may not move until the light at pit lane exit is green.

Cars moving from their working area before they have received either the 'FAST LANE OPEN' instruction or a green light at pit exit will be reported to the Stewards. This also applies after a red-flag interruption to a practice or qualifying session.

34.10 Il incombe à chaque Concurrent de libérer sa voiture après un arrêt aux stands uniquement lorsque cela peut être fait en toute sécurité. Les voitures dans la voie rapide ont la priorité sur celles qui rejoignent depuis la voie de travail. Une fois qu'une voiture a quitté son garage ou sa position d'arrêt aux stands, elle doit s'insérer dans la voie rapide dès que cela est possible en toute sécurité, et sans gêner inutilement les voitures déjà présentes dans la voie rapide. Les voitures doivent avoir complètement quitté leur zone de travail pour la voie rapide avant de franchir la boucle de sortie de la voie des stands. Les voitures ne peuvent quitter la voie rapide pour rejoindre la voie de travail qu'au maximum trois garages/zones de travail avant leur propre zone de travail.

34.11 Les voitures ne doivent pas être libérées d'un garage ou d'une position d'arrêt aux stands d'une manière qui pourrait mettre en danger ou gêner inutilement le personnel de la voie des stands ou un autre pilote. Les voitures ne peuvent pas être libérées d'un garage ou d'une position d'arrêt aux stands dans un état non sécurisé. Une voiture sera considérée comme ayant été libérée soit lorsqu'elle a été conduite hors de son garage désigné, soit après avoir quitté sa position d'arrêt aux stands. Aucun équipement ou pneu ne peut être laissé dans la voie des stands d'une manière qui pourrait mettre en danger ou gêner inutilement le personnel de la voie des stands ou une autre voiture. Toute infraction entraînera une pénalité.

34.12 Lors de tout essai, qualification ou course, les voitures ne peuvent quitter leur zone de travail que lorsqu'elles sont prêtes à reprendre la piste. Elles doivent parcourir la voie des stands à une allure appropriée, en respectant la limite de vitesse de la voie des stands, sans ralentir ni s'arrêter, sauf en cas de force majeure. Sauf pour des raisons de sécurité, elles ne peuvent pas s'arrêter dans la voie rapide ou circuler à faible vitesse.

Les voitures dans la voie rapide ou dans la voie de travail ne peuvent pas dépasser d'autres voitures dans la voie rapide, sauf dans des circonstances exceptionnelles, par exemple une voiture lente avec un problème mécanique évident, une voiture à l'arrêt ou un obstacle.

34.13 À tout moment lorsque les voitures sont autorisées à rejoindre la piste :

- a) Pendant les qualifications, toute voiture qui s'arrête sur la piste et est ramenée au paddock par des moyens extérieurs sera placée en parc fermé. Si la voiture est rendue à l'équipe, elle peut continuer à concourir avec l'autorisation du Directeur de Course. Les voitures qui sont en mesure de reprendre la piste après une assistance extérieure et de retourner à la voie des stands via la piste peuvent participer au reste de la séance.
- b) Pendant toute course, une voiture qui est retirée de la piste et ramenée au paddock par des moyens extérieurs sera placée en parc fermé et ne pourra pas reprendre la course. Cela s'applique même si la voiture, pour quelque raison que ce soit, est rendue à l'équipe. Les voitures qui sont en mesure de reprendre la piste après toute assistance extérieure autorisée et de retourner à la voie des stands via la piste peuvent participer au reste de la course.

ARTICLE 35 - CARBURANT, RIGS DE CARBURANT, RÉSERVOIR DE CARBURANT ET CIRCUIT DE CARBURANT

35.1 Carburant & Fournisseur officiel

Le fournisseur officiel de carburant sera Total Energies et seul le carburant acheté selon la méthode indiquée à l'Annexe 5

34.10 *It is the responsibility of each Competitor to release their car after a pit stop only when it is safe to do so. Cars in the fast lane have priority over those rejoining from the working lane. Once a car has left its garage or pit stop position it should blend into the fast lane as soon as it is safe to do so, and without unnecessarily impeding cars which are already in the fast lane. Cars must move completely from their working area to the fast lane prior to exiting the pit lane across the pit lane exit loop. Cars may only leave the fast lane to move into the working lane a maximum of three pit garages / working areas before their own working area.*

34.11 *Cars must not be released from a garage or pit stop position in a way that could endanger or unnecessarily impede pit lane personnel or another driver. Cars may not be released from a garage or pit stop position in an unsafe condition. A car will be deemed to have been released either when it has been driven out of its designated garage or after it has moved from its pit stop position. Equipment or tyres may not be left in the pit lane in a manner that would endanger or unnecessarily impede pit lane personnel or another car. Any infractions will result in a penalty.*

34.12 *During any practice qualifying or race, cars may only leave their working area when they are ready to rejoin the track. They must proceed down the pit lane at a suitable pace, respecting the pit lane speed limit, without slowing or stopping except in cases of force majeure. Except for safety reasons, they may not stop in the fast lane or proceed at low speed.*

Cars in either the fast lane or working lane may not overtake other cars in the fast lane except in exceptional circumstances e.g., a slow car with an obvious mechanical problem, a stopped car, an obstacle.

34.13 *At all times when the cars are allowed onto the track:*

- a) *During Qualifying, any car which stops around the track and is brought back to the paddock by external means will be placed in Parc Fermé. If the car is returned to the Team, they can continue to compete with permission from the Race Director. Cars which are able to rejoin after external assistance and return to the pit lane via the track may take part in the rest of the session.*
- b) *During any Race, a car which is removed from the track and is brought back to the paddock by external means will be placed in Parc Fermé and will not be allowed to rejoin the Race. This applies even if the car, for any reason, is returned to the Team. Cars which are able to rejoin the track after any authorised external assistance and return to the pit lane via the track may take part in the rest of the race.*

ARTICLE 35 - FUEL, FUEL CELL & FUEL CIRCUIT

35.1 Fuel & Fuel Supplier

The official fuel supplier will be Total Energies and only the fuel purchased according to the method indicated in Appendix 5 may

pourra être utilisé par tout Concurrent à tout moment lors des compétitions, y compris lors des sessions d'essais officiels organisées avant et pendant la saison. La spécification du carburant est donnée à l'Annexe 5. Aucun autre carburant n'est autorisé pour les voitures engagées dans la compétition.

La responsabilité incombe au Concurrent de s'assurer qu'il ne reste aucune trace de carburant non approuvé dans les réservoirs/circuits de carburant à aucun événement.

Tout le carburant utilisé pendant chaque compétition ou essai officiel doit être acheté conformément aux informations de l'Annexe 5. Des échantillons de carburant seront contrôlés de façon aléatoire.

En plus des échantillons prélevés par les commissaires techniques, le fournisseur officiel de carburant peut prélever des échantillons après les essais libres ou la pré-qualification. Les voitures sélectionnées seront placées en conditions de parc fermé dans leurs garages de stands après les sessions et les équipes en seront informées via l'écran de chronométrage et l'application de messagerie d'équipe. Le représentant désigné du fournisseur officiel de carburant sera accompagné d'un officiel pour prélever les échantillons. Tout refus de se conformer à cette procédure ou toute infraction aux conditions de parc fermé sera signalé aux Commissaires sportifs.

Des corrélations entre la quantité de carburant achetée et les kilomètres parcourus sur la piste pendant la compétition pourront également être analysées.

Toute infraction sera signalée aux Commissaires sportifs avec des pénalités pouvant aller jusqu'à la disqualification.

35.2 Le carburant ne peut être transporté que conformément aux règlements du paddock en vigueur à chaque événement.

35.3 Réservoir de carburant & Circuit de carburant

Il est recommandé que le réservoir de carburant soit équipé de la mousse fournie et installée selon les directives du fabricant du réservoir. L'ensemble du circuit de carburant (y compris les tuyaux et flexibles) et les buses de ravitaillement doivent être conformes au dossier d'homologation et tels que conçus et fournis par le constructeur.

ARTICLE 36 - ARRÊTS AUX STANDS – GÉNÉRALITÉS

Remarque : Les procédures d'arrêt aux stands peuvent être modifiées par tout protocole spécifique ou toute autre mesure en vigueur lors d'un événement. Dans ce cas, les procédures d'une note sportive s'appliqueront.

36.1 Aucun travail ne peut être effectué sur la voiture et aucun changement de pilote ne peut avoir lieu avant que la voiture ne soit complètement arrêtée dans sa zone de travail désignée et que son moteur ne soit coupé. Sauf lorsque du travail est effectué sur la voiture, tout le personnel doit rester derrière la ligne blanche marquant le début de la voie de travail ou sur le mur des stands.

36.2 Pour tout arrêt aux stands, les voitures doivent s'arrêter à au moins 50 cm de la ligne blanche marquant le début de la zone de travail.

Si une voiture dépasse son garage de stands, elle peut être repoussée à sa place par les mécaniciens, sous la supervision des commissaires avec des drapeaux jaunes.

be used by any Competitor at any point during the Competitions, including official test sessions held before and during the season. The specification of the fuel is given in Appendix 5. No other fuel is authorized for use in the cars entered in the Competition.

The onus will be on the Competitor to ensure that there are no residual traces of non-approved fuels remaining in tanks/fuel systems at any Event.

All fuel used during each Competition or Official Test must be purchased in accordance with the information in Appendix 5. Fuel samples will be checked at random.

In addition to samples taken by the Technical Scrutineers, the official fuel supplier may take fuel samples after free practice or pre-qualifying. Any cars selected will be placed in parc fermé conditions in their pit garages after the sessions and teams will be notified by means of the Timing Screen and the Team Messaging Application. The nominated representative from the official fuel supplier will be accompanied by an Official to take the samples. Any refusal to comply with this procedure or any breach of parc fermé conditions will be reported to the Stewards.

Correlations between the amount of fuel purchased and the kilometres driven on track during the Competition may also be analysed.

Any infractions will be reported to the Stewards with penalties which may go as far as disqualification.

35.2 *Fuel may only be transported in accordance with the paddock regulations in force at each Event.*

35.3 Fuel Cell & Fuel Circuit

It's recommended that the fuel cell should be equipped with the foam supplied by and installed following the directives from the manufacturer of the fuel cell. The full fuel circuit (including piping and hoses) and refuelling nozzles must be as indicated in the homologation file and as designed and supplied by the Manufacturer.

ARTICLE 36 - PIT STOPS – GENERAL

Note: *Pit stop procedures may be altered by any specific Protocol or other measures in operation at an Event. In this case the procedures in a Sporting Note will apply.*

36.1 *No work can be carried out on the car and no change of driver can take place until the car has come to a complete stop at its designated working area, and its engine is switched off. Except when work is being carried out on the car, all personnel must remain behind the white line designating the start of the working lane or on the pit wall.*

36.2 *For any pit stop, cars must stop a minimum of 50 cm from the white line designating the start of the working area.*

Should a car overshoot its pit garage, it may be pushed back to its location by the mechanics, under supervision of the marshals with yellow flags.

36.3 Seul le contrôleur de voiture et le pilote remplaçant sont autorisés dans la zone de travail avant que la voiture ne soit arrêtée, et au maximum un tour avant l'arrêt aux stands de la voiture.

36.4 Aucun équipement ne doit se trouver dans la zone de travail avant que la voiture ne soit arrêtée devant le garage de stands.

Aucun membre du personnel ne peut tenir des panneaux dans la voie de travail ou se tenir derrière des panneaux immobiles. Le personnel d'équipe peut utiliser des lollipops pour indiquer aux voitures depuis la zone de travail.

Le personnel et l'équipement de l'équipe doivent se retirer dès que le travail est terminé.

36.5 Nombre de personnes

Pas plus de deux mécaniciens ne peuvent se trouver dans la voie de travail à un moment donné.

Un contrôleur de voiture (le 3^e membre), portant un brassard blanc, peut se tenir à l'avant de la voiture et superviser le travail des mécaniciens. Il peut faire le tour de la voiture, mais ne doit pas toucher la voiture de quelque manière que ce soit et ne peut effectuer que des contrôles visuels.

36.6 Vêtements

Chaque concurrent doit s'assurer que ses mécaniciens, son contrôleur de voiture et tout le personnel présent dans la zone de travail ou sur le mur des stands portent des vêtements appropriés, notamment des chemises à manches longues, des pantalons longs et des chaussures fermées. Ces vêtements sont obligatoires lors de toutes les séances, y compris les séances d'essais payantes.

36.7 Équipement de changement de pneus

a) Les bouteilles d'air comprimé portatives ou à dos pour le changement de pneus ne sont pas autorisées. Les bouteilles d'air doivent être solidement fixées à la gantry. Les tuyaux, câbles, etc. ne doivent pas être fixés aux combinaisons des mécaniciens par quelque moyen que ce soit. Aucun équipement autonome ne peut fonctionner sans la présence de son mécanicien.

b) Les démonte-pneus électriques peuvent être utilisés sur la grille, dans le garage ou la tente, et lors du contrôle technique. Les démonte-pneus électriques peuvent être utilisés dans la voie des stands et lors des arrêts aux stands.

36.8 Pendant tout arrêt aux stands, quelle qu'en soit la raison, le pilote est tenu de couper le moteur.

Pour tout réglage ou ajustement, le moteur peut être redémarré à l'aide d'une source d'énergie auxiliaire. Cependant, avant que la voiture ne soit prête à reprendre la piste, le moteur doit être coupé. Un système de démarrage par gravité, s'il est installé, peut être utilisé à condition qu'il soit actionné par une action positive du pilote. Si aucun tel système n'est installé, le pilote doit démarrer le moteur depuis son siège, en utilisant uniquement les moyens disponibles à bord.

Hormis pour les réglages ou ajustements, le moteur de la voiture ne peut être redémarré que lorsque la voiture est sur le point de rejoindre la piste et qu'elle est en contact avec le sol, sur ses quatre roues. La voiture doit quitter la zone de travail sans assistance extérieure.

36.9 Toute infraction aux dispositions du Code ou de ces Règlements Sportifs concernant l'assistance dans la voie des

36.3 Only the car controller and the replacing driver are allowed in the working area before the car has stopped, and a maximum of one lap before the pit stop of the car.

36.4 No equipment must be in the working area before the car has stopped in front of the pit garage.

No personnel may hold panels on the working lane or stand behind stationary panels. Team personnel may use lollipops to indicate to the cars from the working zone.

Team personnel and equipment must withdraw as soon as the work is complete.

36.5 Number of personnel

No more than two mechanics may be in the working lane at any one time.

A car controller (the 3rd member), wearing a white armband, may stand at the front of the car and oversee the work of the mechanics. He may walk around the car, but must not touch the car in any way and may only make visual checks.

36.6 Clothing

Each Competitor must ensure that their mechanics, car controller and any personnel in the working zone or on the pit wall wear suitable clothing, including shirts with long sleeves, long trousers and closed shoes. These are mandatory in all sessions, including any paid test sessions.

36.7 Tyre Changing Equipment

a) Carry-on / backpack compressed air bottles for tyre changes are not permitted. Air bottles must be solidly fixed to the gantry. Hoses, cables etc must not be attached to the mechanics' overalls by any means. No autonomous equipment may operate without its mechanic.

b) Electric wheel guns may be used on the grid, in the garage or awning and in scrutineering. Electric wheel guns may be used in the pit lane.

36.8 During any pit stop, whatever the reason, the driver is obliged to turn off the engine.

For any tuning or regulating, the engine may be started with the help of an auxiliary source of energy. However, before the car is ready to rejoin the track, the engine must be switched off. A drop-start system, if installed, may be used on condition that this is used in conjunction with a positive action from the driver. Should no such system be installed, the driver must start the engine from the seat, using only those means available on board.

Other than for tuning or regulating, the car's engine may be restarted only when the car is about to join the track and is in contact with the ground, on all four wheels. The car must leave the working area with no external assistance.

36.9 Any breach of the provisions of the Code or these Sporting Regulations relating to pit lane assistance will entail penalties at

stands entraînera des pénalités à la discrétion des Commissaires sportifs, pouvant aller jusqu'à la disqualification de la voiture et du/des pilote(s) concerné(s) de la compétition. L'Organisateur doit s'assurer qu'un nombre suffisant de commissaires a été désigné pour effectuer tout le travail et les contrôles nécessaires dans la voie des stands.

36.10 Les voitures peuvent être placées sur des patins dans la voie de travail lorsqu'elles doivent être déplacées, sauf indication contraire.

ARTICLE 37 - RAVITAILLEMENT

37.1 Strictement interdit lors de toutes les séances dans la voie des stands sauf dérogation préalable du directeur de course et suivant des instructions et des conditions spécifiques.

ARTICLE 38 - CHANGEMENTS DE PNEUS

38.1 Les changements de pneus ne peuvent être effectués qu'en cas de changement des conditions de piste (passage du sec au mouillé ou inversement) ou en cas de dommage. Ils doivent être réalisés sur la voiture dans les stands/zone de travail de la voie des stands.

Seul de l'air ambiant pressurisé peut être utilisé pour gonfler les pneus ou actionner les démonte-pneus.

Personnel autorisé dans la zone de travail de la voie des stands pour le changement de pneus :

- 1 contrôleur de voiture avec brassard blanc.
- Un mécanicien avec brassard rouge peut amener et connecter le tuyau d'air aux crics pneumatiques. Une fois les roues changées, soit le tuyau doit être retiré pour faire descendre la voiture, soit la voiture peut être abaissée via la valve anti-retour à bord. Aucun autre système ne peut être utilisé pour faire descendre la voiture sur ses roues. Pour les voitures utilisant une valve anti-retour, le tuyau d'air peut être déconnecté dès que celle-ci est en place.

Un maximum de 2 mécaniciens, clairement identifiés pour toute la procédure avec des brassards rouges (les mêmes deux mécaniciens doivent réaliser toute l'opération, sans possibilité d'échanger leur brassard) sont autorisés à effectuer toutes les opérations nécessaires au changement de pneus, en utilisant un seul démonte-pneu électrique ou pneumatique ou clé dynamométrique. Ces deux personnes ne peuvent entrer dans la zone de travail et commencer ces opérations qu'une fois la voiture arrêtée devant le garage de stands, moteur coupé. Notez que les démonte-pneus électriques ne sont autorisés que pour les voitures qui n'ont pas besoin d'être ravitaillées.

Ils doivent :

- N'amener qu'un seul démonte-pneu dans la zone de travail,
- Prendre les nouvelles roues et placer celles remplacées à l'intérieur du stand,
- Porter en permanence les roues démontées lorsqu'elles sont à l'extérieur du stand. Cependant, afin de faciliter le changement de roues, il est possible de les poser à plat au sol près de la voiture. Aucun mécanicien ne peut porter plus d'une roue à la fois.
- Ne pas jeter ou laisser tomber les roues,
- Reporter l'équipement à l'intérieur du stand.

38.2 La voiture ne peut pas quitter la zone de travail des stands tant que tout le personnel et l'équipement n'ont pas quitté la zone de travail. Le « personnel » comprend les mécaniciens de pneus et autres membres de l'arrêt aux stands, mais n'inclut pas

the discretion of the Stewards, up to the disqualification of the car and driver(s) concerned from the Competition. The Organiser must ensure that a sufficient number of marshals have been designated to carry out all the work and controls necessary in the pit lane.

36.10 *Cars may be placed on skates in the working lane when they need to be moved, unless otherwise specified.*

ARTICLE 37 - REFUELLING

37.1 *Strictly prohibited during all sessions in the pit lane unless prior exemption is granted by the race director and in accordance with specific instructions and conditions.*

ARTICLE 38 - TYRE CHANGES

38.1 *Tyre changes may only be carried out in case of a change of track conditions (wet to dry or vice versa) or in case of damage. They must be carried out on the car in the pits/working area of the pit lane and parallel to the pit lane.*

Only ambient air, pressurised, can be used to fill the tyres or operate the air guns.

Personnel authorised in the pit lane working area for tyre changes:

- *1 Car Controller with a white armband.*
- *A mechanic with a red armband may bring and connect the air hose to the air jacks. Once the wheels have been changed, either the hose must be removed to bring the car down, or the car may be released via releasing the in-car non-return valve. No other systems may be used to bring the car down onto its wheels. For cars using a non-return valve, the air hose may be disconnected as soon as this is in place.*

A maximum of 2 mechanics, clearly identified for the whole procedure wearing red armbands (the same two mechanics must carry out the whole operation, having no possibility to swap their armband) are allowed to carry out any operations needed to change the tyres, using only one electric or pneumatic wheel gun or torque wrench. These two people may come into the working area and start these operations only once the car has stopped in front of the pit garage, with the engine off. Note that electric wheel guns are only authorised for cars which do not need to refuel.

They must:

- *bring only one gun onto the working area,*
- *take the new wheels and put the replaced ones inside the pit,*
- *carry permanently the detached wheels when they are outside the pit. However, in order to facilitate the wheel changes, it is possible to lay them flat on the ground near the car. No mechanic may carry more than one wheel at any time.*
- *not throw the wheels or drop them,*
- *take the equipment back inside the pit.*

• **38.2** *The car cannot leave the pit working area until all personnel and equipment are no longer in the working area. 'Personnel' includes the tyre and other pit stop personnel but*

le contrôleur de voiture (qui doit être dans la zone de travail pour la libération de la voiture) ni le pilote sortant.

ARTICLE 39 - AUTRES OPÉRATIONS DANS LES STANDS

39.1 D'autres opérations, y compris le remplissage de lubrifiants et de divers fluides, peuvent être réalisées sur la voiture lorsque tout changement de pilote et/ou changement de pneus est terminé et que le personnel concerné et son équipement ont quitté la zone de travail.

Les dispositions suivantes s'appliquent :

Personnel autorisé dans la zone de travail de la voie des stands, pour la maintenance, les réparations et les changements de pilote :

- 1 contrôleur de voiture avec brassard blanc.
- Un maximum de 2 mécaniciens effectuant des opérations de maintenance, le remplissage de liquides, des réparations ou toute autre opération.
- Un technicien donné peut télécharger des données de la voiture par câble, carte ou clé USB sans effectuer aucune autre tâche. Le technicien donné n'a pas besoin de porter de brassard.
- Le pilote sortant de la voiture peut assister le pilote remplaçant.
- Tout autre membre de l'équipe se tenant dans la zone de travail (voie de travail, article 34.4) sera considéré comme un mécanicien travaillant sur la voiture, de même qu'un pilote s'il effectue un travail sur la voiture.
- 1 technicien « pneus » et 1 technicien « freins » extérieurs à l'équipe peuvent, sans intervenir ou travailler sur la voiture, procéder à des contrôles visuels ainsi qu'à des mesures de température ou de pression. Ils porteront un brassard rouge conformément à l'article 12.4.

39.2 Changements de pilote lors des arrêts aux stands obligatoires

Le pilote sortant de la voiture peut assister le pilote remplaçant. Tout autre membre de l'équipe se tenant dans la zone de travail (voie de travail, article 34.4) sera considéré comme un mécanicien travaillant sur la voiture, de même qu'un pilote s'il effectue un travail sur la voiture.

Un mécanicien peut laver/nettoyer le pare-brise et les phares, retirer la saleté ou l'herbe de la calandre, changer la bouteille d'eau ou assister les pilotes lors du changement de pilote. Le retrait d'un film de pare-brise est considéré comme un nettoyage du pare-brise.

Un technicien donné peut télécharger des données de la voiture par câble, carte ou clé USB, sans effectuer aucune autre tâche. Le technicien donné n'a pas besoin de porter de brassard.

Pour les pilotes en solo, le pilote doit sortir de la voiture et fermer la porte, avant de l'ouvrir à nouveau et de remonter à bord.

1 technicien « pneus » et 1 technicien « freins » extérieurs à l'équipe peuvent, sans intervenir ou travailler sur la voiture, procéder à des contrôles visuels ainsi qu'à des mesures de température ou de pression. Ils porteront un brassard vert conformément à l'article 15.4.

ARTICLE 40 - REMPLACEMENT DE PIÈCES MÉCANIQUES

Pendant l'événement, il est interdit de remplacer les pièces suivantes, sous peine de pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification :

- le moteur, c'est-à-dire le(s) turbo(s), la ou les culasse(s), le(s) couvercle(s) de culasse, le carter d'huile et le bloc-moteur, ainsi que les pièces pouvant être fixées par des scellés,
- le châssis ou la structure monocoque.

Les changements effectués avant la qualification peuvent être soumis à des pénalités moindres, à la discrétion des Commissaires sportifs.

does not include the Car Controller (who has to be in the working zone for the release of the car) or the exiting driver.

ARTICLE 39 - OTHER OPERATIONS IN THE PITS

39.1 Other operations, including replenishment of lubricants and various fluids, may be carried out on the car when any driver changes and /or tyre changes have finished and personnel in charge and their equipment are no longer in the working area.

The following apply:

Personnel authorised in the pit lane working, for maintenance, repairs and driver changes:

- *1 Car Controller with a white armband.*
- *A maximum of 2 mechanics carrying out maintenance operations, topping up liquids, making repairs or any other operation whatsoever.*
- *A data technician may download data from the car by cable, card or data stick without performing any other task. The data technician does not require an armband.*
- *The driver exiting the car may assist the driver replacing them.*
- *Any other Team members standing in the working area (working lane, Article 34.4) will be considered as mechanics and working on the car, as will a driver if he performs any work on the car.*
- *1 'tyre' technician and 1 'brake' technician external to the Team may, without intervening or working on the car, proceed to conduct visual checks as well as with a temperature probe or pressure gauge. They will wear a red armband in accordance with Article 12.4.*

39.2 Driver changes during mandatory pit stops

The driver exiting the car may assist the driver replacing them.

Any other Team members standing in the working area (working lane, Article 34.4) will be considered as mechanics and working on the car, as will a driver if he performs any work on the car.

One mechanic may wash/clean the windscreen and lights, remove dirt or grass from the radiator grille, change the water bottle or assist the drivers during the driver change. Removing a tear-off film is considered to be cleaning the windscreen

A data technician may download data from the car by cable, card or data stick, without performing any other task. The data technician does not require an armband.

For solo drivers, the driver must get out of the car and close the door, before opening it and getting back in again.

1 'tyre' technician and 1 'brake' technician external to the Team may, without intervening or working on the car, proceed to conduct visual checks as well as with a temperature probe or pressure gauge. They will wear a green armband in accordance with Article 15.4

ARTICLE 40 - REPLACEMENT OF MECHANICAL PARTS

During the Event, it is forbidden to replace the following parts on pain of a penalty which may go as far as disqualification:

- *the engine, i.e. the turbo(s), the cylinder head(s), cylinder head cover(s), oil pan and engine block, parts that may be attached by means of seals,*
- *the chassis or the monocoque structure.*

Changes which take place before Qualifying may be subject to lower penalties, at the discretion of the Stewards

ARTICLE 41 - ESSAIS LIBRES, PRÉ-QUALIFICATION ET QUALIFICATION

41.1 Sauf disposition contraire de ces Règlements Sportifs, la discipline dans les stands et sur la piste ainsi que les mesures de sécurité seront les mêmes pour toutes les séances d'essais que pour les courses.

41.2 Aucun pilote ne peut prendre le départ d'une course sans avoir participé à la séance de qualification, sauf en cas de force majeure dûment reconnue comme telle par les Commissaires sportifs. Les pilotes ayant réalisé un temps inférieur à 120 % du meilleur temps lors de la séance concernée pendant la pré-qualification ou les essais libres peuvent être autorisés par les Commissaires sportifs à prendre part à la course.

41.3 Pendant les séances d'essais libres, de pré-qualification et de qualification, des contrôles sur le marquage des pneus peuvent être effectués avant que les voitures ne prennent la piste, sur ordre des commissaires. Il y aura un feu vert et un feu rouge à la sortie de la voie des stands. Les voitures ne peuvent quitter leur zone de travail que selon la procédure détaillée à l'article 34.10. Les voitures ne peuvent quitter la voie des stands que lorsque le feu vert est allumé au début ou à la reprise d'une séance. De plus, un drapeau bleu ou un feu bleu clignotant sera affiché à la sortie de la voie des stands pour avertir les pilotes quittant la voie des stands si des voitures approchent sur la piste.

41.4 Format de la compétition

La compétition se déroulera selon l'un des deux formats suivants, en fonction du programme officiel de la compétition.

Option 1 :

- Une séance d'essais libres d'une durée maximale de 45 minutes
- Une séance de pré-qualification d'une durée maximale de 45 minutes
- Une séance de qualification, divisée en deux sessions de 15 minutes chacune (Q1 et Q2). Le pilote 1 participera à Q1 et prendra le départ de la course 1, tandis que le pilote 2 participera à Q2 et prendra le départ de la course 2
- Deux courses d'une durée de 50 minutes

Option 2 – LE MANS CLASSIC :

- Deux séances d'essais libres/qualificatives sont organisées, chacune d'une durée maximale de 35 minutes
- Chaque pilote inscrit sur une voiture doit obligatoirement réaliser un temps chronométré au cours de ces séances.
- Le meilleur temps réalisé par chaque voiture au cours des essais libres/qualificatifs déterminera la grille de départ de la Course 1.
- La Course 1 devra obligatoirement être débutée par le Pilote 2
- La grille de départ de la Course 2 sera établie en fonction du classement final de la Course 1.
- La Course 2 devra obligatoirement être débutée par le Pilote 1

Tout autre format pourra être déterminé selon le programme officiel et sera précisé dans l'Annexe 1 de la compétition.

41.4.1 Essais libres et Pré-qualification (Option 1)

Il y aura une séance d'essais libres, d'une durée maximale de 45 minutes.

Il y aura une séance de pré-qualification, d'une durée maximale de 45 minutes.

Dans le cas où, pour quelque raison que ce soit, la séance de qualification ne peut pas avoir lieu, ou si Q1 ou Q2 sont interrompues avant qu'un temps ne soit enregistré, le meilleur

ARTICLE 41 - FREE PRACTICE, PRE-QUALIFYING AND QUALIFYING PRACTICE

41.1 Except where these Sporting Regulations require otherwise, pit and track discipline and safety measures will be the same for all practice sessions as for the races.

41.2 No driver may take the start of a race without having taken part in qualifying practice, except in a case of force majeure duly recognised as such by the Stewards. Drivers who set a time within 120% of the fastest time during the relevant session during pre-qualifying or free practice may be authorised by the Stewards to take part in the race.

41.3 During the free, pre-qualifying and qualifying practice sessions, controls on the tyre markings may be carried out before the cars take to the track under the orders of the marshals, and there will be a green light and a red light at the pit lane exit. Cars may only leave their working area according to the procedure detailed in Article 34.10. Cars may only leave the pit lane when the green light is on at the start or restart of a session. Further, a blue flag or a blue flashing light will be shown at the pit lane exit to warn drivers leaving the pit lane if cars are approaching on the track.

41.4 Competition format

The Competition will take place according to one of the following two competition formats, depending on the official timetable for the Competition.

Option 1:

- One free practice session of a maximum duration of 45 minutes
- One pre-qualifying session of a maximum duration of 45 minutes
- One Qualifying Practice, divided into two sessions of a duration of 15 minutes each (Q1 and Q2). Driver 1 will take part in Q1 and start Race 1, while Driver 2 will take part in Q2 and start Race 2
- Two races of 50 minutes duration

Option 2: LE MANS CLASSIC:

- Two free practice/qualifying sessions shall be held, each with a maximum duration of 35 minutes.
- Each driver entered for a car must set at least one timed lap during these sessions.
- The best lap time achieved by each car during the free practice/qualifying sessions shall determine the starting grid for Race 1.
- Race 1 must be started by Driver 2
- The starting grid for Race 2 shall be established according to the official classification of Race 1.
- Race 2 must be started by Driver 1

Any other format may be determined according to the official schedule and will be specified in Appendix 1 of the competition.

41.4.1 Free Practice and Pre-Qualifying (Option 1)

There will be one free practice session of a duration of 45 minutes maximum

There will be one pre-qualifying session of a duration of 45 minutes maximum

In the case that, for any reason, the Qualifying session cannot take place, or Q1 or Q2 are stopped before times can be set, the

temps de chaque pilote lors de la séance de pré-qualification sera utilisé pour déterminer la grille :

- Si Q1 est concernée, le meilleur temps du Pilote 1 lors de la pré-qualification déterminera la grille de la Course 1.
- Si Q2 est concernée, le meilleur temps du Pilote 2 lors de la pré-qualification déterminera la grille de la Course 2.

Il n'y aura pas de parc fermé après les essais libres, sauf demande du Directeur de Course. Il peut y avoir un parc fermé après les Essais Libres 2 si cela est demandé par le Directeur de Course ou les Commissaires sportifs.

41.4.2 Qualification

Aucun pilote ne peut prendre le départ d'une course sans avoir réalisé au moins un tour chronométré (hors tours d'installation et retour) lors de la séance de qualification concernée, sauf en cas de force majeure dûment reconnue comme telle par les Commissaires sportifs.

Les pilotes ayant réalisé un temps inférieur à 120 % du meilleur temps lors de la pré-qualification ou des essais libres peuvent être autorisés par les Commissaires sportifs à prendre le départ de la course. Une demande doit être adressée aux Commissaires sportifs pour tout pilote concerné afin d'être autorisé à prendre le départ de la course.

Ce n'est que dans les circonstances les plus exceptionnelles qu'un retard ou une autre difficulté survenue le matin de la course pourra entraîner un changement de l'heure de départ des courses.

Option 1 :

Il y aura deux séances de qualification de 15 minutes chacune. Il peut s'agir de deux séances distinctes, ou d'une seule période de 40 minutes avec un intervalle de dix minutes entre Q1 et Q2.

- Le Pilote 1 participera à Q1
- Le Pilote 2 participera à Q2

Conformément à l'article 16.1.c)

Option 2 : LE MANS CLASSIC :

Conformément au règlement spécifique à l'événement

41.4.3 Format de la qualification

Au plus tard, toutes les voitures engagées doivent être en position dans la zone de travail de la voie des stands lorsque la séance de qualification commence. Tout au long de chaque séance, elles doivent rester dans la voie des stands lorsqu'elles ne sont pas sur la piste.

Une séance de qualification est définie comme commençant au drapeau vert du début de la première séance, jusqu'à la fin de la dernière séance si plusieurs séances de qualification sont regroupées en une seule séance.

À aucun moment, les voitures engagées ne seront autorisées à se trouver dans leur garage de stands ou dans les zones du paddock avant la fin de la séance de qualification concernée (ou de la combinaison de séances).

Les principes suivants s'appliqueront, soit du drapeau vert au début de la séance jusqu'au drapeau à damier à la fin pour les séances uniques, soit du drapeau vert au début de la première séance jusqu'au drapeau à damier à la fin de la seconde séance combinée, y compris pendant l'intervalle entre les séances : Aucun ajout ou retrait de carburant n'est autorisé sur les voitures.

- Aucun ordinateur ne peut être connecté aux voitures du début à la fin de la séance ou de la combinaison de séances. Cela inclut la connexion de clés USB, l'ajout ou le retrait de cartes de données ainsi que toute connexion sans fil de l'équipe/des stands vers la voiture.

best time from each driver during the pre-qualifying session will be used to set the grid:

- *If Q1 is so affected, the best time from Driver 1 in Pre-Qualifying will set the grid for Race 1*
- *If Q2 is so affected, the best time from Driver 2 in Pre-Qualifying will set the grid for Race 2.*

There will be no Parc Fermé after free practice unless requested by the Race Director. There may be Parc Fermé after Free Practice 2 if so requested by the Race Director or Stewards.

41.4.2 Qualifying

No driver may take the start of either Race without completing one timed lap (not including in and out laps) in the relevant Qualifying Session except in a case of force majeure duly recognised as such by the Stewards.

Drivers who set a time within 120% of the fastest time during Pre-Qualifying or Free Practice may be authorised by the Stewards to take the start of the race. Permission must be requested from the Stewards for any such drivers in order to be allowed to take the start of the race.

Only in the most exceptional circumstances can a delay or other difficulty on race morning result in a change to the starting time of the races.

Option 1:

There will be two 15-minute qualifying practice sessions. These may be two separate sessions or may take place within a single period of 40 minutes with a ten minute gap between the Q1 and Q2.

- *Driver 1 will take part in Q1*
- *Driver 2 will take part in Q2*

In accordance with article 16.1.c)

Option 2: LE MANS CLASSIC:

According to the specific regulations for the event

41.4.3 Qualifying Format

At the latest, all competing cars must be in position in the working area of the pit lane when the qualifying session starts. Throughout each session, they must remain in the pit lane when not on the track.

A qualifying session is defined as starting from the green flag for the start of the first session, until the end of the final session if multiple qualifying sessions are combined into one session.

At no time will competing cars be allowed in their pit garage or the paddock areas until the relevant qualifying session (or combination of sessions) has ended.

The following principles will apply, either from the green flag at the start of the session until the chequered flag at the end for single sessions, or from the green flag at the start of the first session until the chequered flag at the end of the second joined session, including during the gap in between sessions : No fuel can be added or removed from the cars

- *No computers can be connected to the cars from the start of the session until the end of the session or combination of sessions. This includes connecting data sticks, adding or removing data cards as well as wireless connections of any kind from the team/pit to the car.*

- Aucun souffleur ou ventilateur ne peut être utilisé sur ou à proximité de la voiture.
- Les patins peuvent être utilisés pour déplacer les voitures dans la voie de travail pendant ou entre les séances. Cependant, aucun patin ne peut être utilisé à la fin de la séance pour mettre la voiture en parc fermé.
- Aucune batterie externe ne peut être branchée.
- Seuls les travaux suivants peuvent être effectués sur la voiture :
 - Nettoyage des parebrises (intérieur et extérieur) et des rétroviseurs.
 - Changement de pneus.
 - Changement de pilote.
 - Contrôle et ajustement de la pression des pneus.
 - Les fluides du moteur peuvent être remplis ; les fluides utilisés pour le remplissage doivent être conformes à la même spécification que le fluide d'origine.
 - Retrait de saleté, gravier ou herbe du radiateur.
 - Ajustement des rétroviseurs ou autres réglages similaires pour des raisons de sécurité.
- Réparation de véritables dégâts d'accident avec l'approbation du délégué technique.

Si tout autre travail est effectué sur la voiture, tous les temps réalisés jusqu'à ce moment-là pendant la séance de qualification (c'est-à-dire depuis le début de la séance ou de la combinaison de séances jusqu'à ce moment-là) seront annulés.

Ces règlements s'appliquent également pendant toute période de drapeau rouge pendant la qualification, sauf indication contraire du Directeur de Course ou des Commissaires sportifs.

Après la fin de chaque séance de qualification, toutes les voitures seront soumises aux règlements de parc fermé. À l'exception des voitures sélectionnées pour le contrôle technique par le délégué technique, elles seront en parc fermé dans leurs garages de stands ou tentes, le nez vers la voie des stands. Les patins ne peuvent PAS être utilisés pour mettre les voitures dans les garages ou tentes. Le délégué technique peut sceller les portes et le capot.

41.5 En cas d'infraction de conduite lors de toute séance d'essais, les Commissaires sportifs peuvent rétrograder le pilote d'autant de positions sur la grille qu'ils le jugent approprié. Sauf s'il est absolument clair qu'un pilote a commis une infraction de conduite, tout incident sera normalement examiné après la séance concernée. Toute décision de manquement à cet égard, ou la pénalité en résultant, ne sera pas susceptible d'appel.

41.6 Si une voiture s'arrête pendant les essais, elle doit être retirée de la piste aussi rapidement que possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas les autres Concurrents. Si le pilote est dans l'impossibilité de conduire la voiture depuis une position dangereuse, il incombera aux commissaires de l'assister.

La voiture peut également être déplacée avec une aide autre que celle des commissaires (par exemple, tout équipement, tracteur, etc.) et reprendre la séance.

Tout pilote participant à une séance d'essais qui, de l'avis des Commissaires sportifs, s'arrête inutilement sur la piste ou gêne inutilement un autre pilote, sera passible des pénalités conformément à l'article 41.5.

41.7 Le Directeur de Course, son adjoint ou le Chef de Piste peut interrompre les essais aussi souvent et aussi longtemps qu'il le juge nécessaire pour dégager la piste ou permettre la récupération d'une voiture. Dans le cas des essais libres, il peut

- *No blowers or fans may be used on or near the car.*
- *Skates may be used to move cars in the working lane during or between the sessions. However, no skates may be used at the end of the session to move the car into parc fermé.*
- *No external batteries may be plugged in.*
- *Only the following work can take place on the car;*
 - *Cleaning windscreens (inside and outside) and mirrors.*
 - *Changing tyres.*
 - *Changing drivers.*
 - *Checking and adjusting tyre pressures.*
 - *Engine Fluids may be replenished; fluids used for replenishment must conform to the same specification as the original fluid.*
 - *Removing dirt, gravel or grass from the radiator.*
 - *Adjusting mirrors or other similar adjustments for safety reasons.*
 - *Repair of genuine accident damage with the approval of the technical delegate.*

Should any other work be performed on the car, all times set until that point during the Qualifying session (ie from the start of the Session or combination of sessions up until that point) will be deleted.

These regulations also apply during any red flag period during Qualifying, unless otherwise indicated by the Race Director or Stewards.

*After the end of each qualifying session, all cars will be under Parc Fermé regulations. Except for the cars selected for Scrutineering by the Technical Delegate, they will be in parc fermé in their pit garages or awnings with the nose towards the pit lane. Skates may **NOT** be used to put the cars in the garages or awnings. The Technical Delegate may seal the doors and bonnet.*

41.5 *In the Event of a driving infringement during any practice session, the Stewards may drop the driver as many grid positions as they consider appropriate. Unless it is absolutely clear that a driver committed a driving infringement, any Incident will normally be investigated after the relevant session. Any determination of breach in this respect, or the consequent penalty imposed, shall not be subject to appeal.*

41.6 *If a car stops during practice, it must be removed from the track as quickly as possible so that its presence does not constitute a danger or hinder other Competitors. If the driver is unable to drive the car from a dangerous position, it shall be the duty of the marshals to assist them.*

The car may also be moved with help other than that of the marshals (i.e. any equipment, e.g. tractor, etc.) and re-join the session.

Any driver taking part in any practice session who, in the opinion of the Stewards, stops unnecessarily on the circuit or unnecessarily impedes another driver, shall be subject to the penalties in accordance with Article 41.5.

41.7 *The Race Director, Deputy or the Clerk of the Course may interrupt practice as often and for as long as he thinks necessary to clear the track or to allow for recovery of a car. In the case of*

refuser de prolonger la période d'essais après une interruption de ce type, avec l'accord des Commissaires sportifs.

Si une séance de qualification ou une partie de séance de qualification (Q1, Q2) est interrompue avec moins de 2 minutes restantes, le Directeur de Course peut décider, avec l'accord des Commissaires sportifs, que la séance ne sera pas reprise. Ce délai peut être ajusté par un bulletin des Commissaires sportifs.

Si une séance de qualification est sujette à des interruptions répétées, le Directeur de Course peut, selon les contraintes du programme de l'événement et avec l'accord des Commissaires sportifs, décider que la séance ne sera pas reprise.

Cependant, si des interruptions répétées lors d'une séance de qualification font que la majorité des voitures/pilotes n'ont pas pu enregistrer un temps de qualification, le Directeur de Course peut, si la feuille de route de l'événement le permet et avec l'accord des Commissaires sportifs, prolonger la durée de la séance jusqu'à 5 minutes pour permettre d'autres tentatives d'enregistrer un temps. Ce délai peut être ajusté par un bulletin des Commissaires sportifs.

Si des circonstances surviennent lors d'une séance de qualification où toutes les voitures/pilotes n'ont pas enregistré de temps de qualification et pour lesquelles aucune disposition spécifique n'est prévue ailleurs dans ces règlements, l'ordre de départ des voitures/pilotes n'ayant pas enregistré de temps de qualification sera (sous réserve d'obtenir l'autorisation des Commissaires sportifs de prendre le départ de la course) déterminé par les Commissaires sportifs, dont la décision ne sera pas susceptible d'appel.

De plus, si, de l'avis des Commissaires sportifs, un arrêt est causé délibérément, le pilote concerné pourra voir ses temps de cette séance annulés (en remplacement ou en complément des autres pénalités disponibles).

41.8 Si une séance de qualification est ainsi interrompue, aucune protestation ou appel ne peut être accepté concernant les effets éventuels de l'interruption sur la qualification des pilotes admis à prendre le départ.

41.9 Toutes les voitures abandonnées sur le circuit pendant les séances d'essais libres seront ramenées aux stands dès que possible et pourront continuer à participer à cette session ou à la session suivante.

Pendant la qualification, si une voiture est ramenée au paddock par un camion ou tout autre véhicule de récupération, elle sera placée en parc fermé et ne pourra plus participer à la qualification.

41.10 À l'exception d'un tour au cours duquel un drapeau rouge est montré, chaque fois qu'une voiture franchit la ligne, elle sera considérée comme ayant effectué un tour.

41.11 Dans toutes les séances de qualification, la désignation des pilotes en tant que Pilote 1 et Pilote 2 doit être conforme à l'ordre des pilotes déclaré par l'équipe avant la fin des contrôles administratifs. Les modifications de cet ordre une fois publié ne peuvent être autorisées que par les Commissaires sportifs conformément à l'article 16.2 d). Un seul pilote peut participer à une séance de qualification donnée. Aucun pilote ne peut participer à plus d'une séance de qualification. Tout changement par rapport à l'ordre déclaré sera signalé aux Commissaires sportifs et les temps de qualification pourront être annulés.

ARTICLE 42 - INTERRUPTION D'UNE SÉANCE D'ESSAIS

free practice, he may decline to prolong the practice period after an interruption of this kind, with the agreement of the Stewards.

If any qualifying session or part of a qualifying session (Q1, Q2) is interrupted with less than 2 minutes remaining, the Race Director may decide, with the agreement of the Stewards, that the session will not be resumed. This time may be adjusted by Bulletin from the Stewards.

If any qualifying practice session is subject to repeated interruptions the Race Director may, depending on the constraints of the Event timetable and with the agreement of the Stewards, decide that the session will not be resumed.

However, if repeated interruptions to any qualifying session mean that the majority of cars/drivers have not been able to set a qualifying time the Race Director may, if the Event timetable permits it and with the agreement of the Stewards, extend the length of the session by up to 5 minutes to allow further opportunity for times to be set. This time may be adjusted by Bulletin from the Stewards.

Should circumstances arise during any qualifying session where not all cars/drivers have set a qualifying time and for which specific provision is not made elsewhere in these regulations, then the starting order of any cars/drivers which have not set a qualifying time will (subject to receiving permission from the Stewards to start the race) be determined by the Stewards, whose decision will not be subject to appeal.

Furthermore if, in the opinion of the Stewards, a stoppage is caused deliberately, the driver concerned may have their times from that session deleted (in substitution or in addition to other available penalties).

41.8 *Should any qualifying session be thus interrupted, no protest or appeal can be accepted as to the possible effects of the interruption on the qualification of drivers admitted to start.*

41.9 *All cars abandoned on the circuit during the free practice sessions will be brought back to the pits as soon as possible and may continue to participate in that session or in the subsequent session.*

During Qualifying, if a car is brought back to the paddock on a truck or other recovery vehicle it will be placed in parc fermé and will not be allowed to take any further part in Qualifying.

41.10 *With the exception of a lap in which a red flag is shown, each time a car crosses the Line it will be deemed to have completed one lap.*

41.11 *In all qualifying sessions, the driver designations as Driver 1 and Driver 2 must be in accordance with the driver order declared by the Team before the end of Administrative checks. Changes to this order once published may only be authorised by the Stewards in accordance with article 16.2 d). Only one driver may compete in any one qualifying session. No driver may compete in more than one qualifying session. Any changes from the declared order will be reported to the Stewards and the qualifying times may be deleted.*

ARTICLE 42 - STOPPING A PRACTICE SESSION

42.1 S'il devient nécessaire d'interrompre une séance d'essais parce que le circuit est bloqué par un accident ou parce que les conditions météorologiques ou autres rendent dangereuse la poursuite de la séance, le Directeur de Course ou, en son absence, son adjoint ou le Chef de Piste ordonnera le drapeau rouge et l'affichage des feux d'abandon à la ligne. Simultanément, des drapeaux rouges seront montrés à tous les postes de commissaires. Si des feux rouges sont disponibles, ils seront également allumés.

Lorsque le drapeau rouge est déployé, toutes les voitures doivent immédiatement réduire leur vitesse à 80 km/h. Les voitures doivent regagner les stands (ou tout autre endroit indiqué par le Directeur de Course) avec la plus grande prudence et sans dépassement.

Après le déploiement d'un drapeau rouge, les voitures ne peuvent quitter leur zone de travail que conformément à l'article 34.10.

Toutes les voitures abandonnées sur la piste seront déplacées vers un endroit sûr. S'arrêter dans la voie rapide n'est pas autorisé.

42.2 Le meilleur tour réalisé jusqu'à présent dans la séance par la voiture jugée responsable d'avoir provoqué un incident ou une situation ayant entraîné un drapeau rouge pourra être retiré par le Directeur de Course ou les Commissaires sportifs.

ARTICLE 43 - GRILLE

43.1 Grille (à l'exception de Le Mans Classic)

À la fin de la séance de qualification, le meilleur temps réalisé par chaque voiture lors de chaque période sera publié officiellement.

Une fois la grille établie, les pénalités de position sur la grille (le cas échéant) seront appliquées aux pilotes concernés dans l'ordre où les infractions correspondantes ont été commises.

En cas d'impossibilité de tenir Q1 ou Q2, ou si les séances sont interrompues avant qu'un temps n'ait été enregistré, la grille sera établie conformément au point 41.4.1.

43.2 La pole position sera la position sur la grille qui était la pole position l'année précédente ou, sur un nouveau circuit, celle qui a été désignée sur la licence de circuit FIA.

43.3 Tout pilote qui ne s'est pas qualifié pour une course et qui n'a pas réalisé de temps dans les séances d'essais libres ou de pré-qualification lors de cette compétition à moins de 120 % du meilleur temps de la séance concernée peut néanmoins être autorisé par les sportifs à participer au warm up (le cas échéant) et/ou à la/aux course(s). Lorsqu'un tel pilote a réalisé un temps de tour dans la limite des 120 % lors d'une séance d'essais libres, de pré-qualification ou d'échauffement lors d'une compétition précédente, cela peut être pris en compte.

Si plus d'un pilote est accepté de cette manière, les Commissaires sportifs détermineront leur ordre sur la grille. Dans aucun cas un Concurrent ne peut faire appel à la décision des Commissaires sportifs.

43.4 Les grilles seront en formation 2 x 2 et les rangs seront séparés d'au moins 8 mètres.

43.5 Toute voiture qui n'aura pas pris sa place sur la grille au moment où le signal des 5 minutes sera donné ne sera pas autorisée à le faire et devra partir depuis la voie des stands.

43.6 La grille de départ définitive pour toute course sera publiée au plus tard une heure avant le départ de cette course. Tout Concurrent dont la/les voiture(s) ne peut/peuvent pas

42.1 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 Race Director or, in their absence, the Deputy or the Clerk of the Course shall order a red flag and the abort lights to be shown at the Line. Simultaneously, red flags will be shown at all the marshal posts. If red lights are available, these will be switched on as well.

When the red flag is deployed, all cars shall immediately reduce speed to 80 km/h. The cars shall proceed back to the pits (or any other place indicated by the Race Director) with extreme caution and no overtaking.

After a red flag has been deployed, cars may only leave their working area in accordance with Article 34.10.

All cars abandoned on the track will be moved to a safe place. Stopping in the fast lane is not permitted.

42.2 The fastest lap set so far in the session by the car determined to have been responsible for causing an incident or situation which resulted in a red flag may be removed by the Race Director or Stewards.

ARTICLE 43 - GRID

43.1 Grid (except for Le Mans Classic)

At the end of qualifying practice, the fastest time achieved by each car in each period will be published Officially.

Once the grid has been established, grid position penalties (if any) will be applied to the drivers in question in the order in which the related offences were committed.

In case of the impossibility to hold either Q1 or Q2, or should the sessions be curtailed before times have been set, the grid will be set in accordance with 41.4.1.

43.2 The pole position will be the position on the grid which was the pole position in the previous year or, on a new circuit, which has been designated on the FIA circuit licence.

43.3 Any driver who has not qualified for a race and who has failed to set a time in either free practice sessions or pre-qualifying at that Competition within 120% of the fastest time in the relevant session may nevertheless be allowed by the Stewards to take part in the warm-up (if applicable) and/or in the race(s). Where such a driver has set a lap time within the 120% limit in a free practice session, pre-qualifying or warm-up during a previous Competition this may be taken into consideration.

Should more than one driver be accepted in this manner, the Stewards will determine their grid order.

In neither case may a Competitor appeal against the decision of the Stewards

43.4 The grids will be in a 2 x 2 formation and the rows will be separated by at least 8 metres.

43.5 Any car which has not taken up its position on the grid by the time the 5-minute signal is shown will not be permitted to do so and must start from the pit lane.

43.6 The final starting grid for any Race will be published at the latest one hour before the start of that race.

prendre le départ d'une course pour quelque raison que ce soit (ou qui a une bonne raison de penser que sa/leurs voiture(s) ne sera/seront pas prête(s) à partir) doit en informer le Directeur de Course ou le Délégué Technique le plus tôt possible et, en tout cas, au plus tard 70 minutes avant le départ de la course concernée.

Si une ou plusieurs voitures sont retirées, la grille sera resserrée en conséquence.

ARTICLE 44 - PILOTES DE DÉPART

44.1 Pilotes de départ (à l'exception de Le Mans Classic)

le Pilote 1 doit prendre le départ de la Course 1. Le Pilote 2 doit prendre le départ de la Course 2.

Tout changement non autorisé à cet ordre sera signalé aux Commissaires sportifs.

ARTICLE 45 - PROCÉDURE DE DÉPART

45.1 Si les voitures sont sous tentes dans le paddock, les concurrents doivent être présents dans la zone de pré-grille au plus tard vingt-cinq (25) minutes avant le début de la qualification et de la course. Si toutes les voitures sont situées dans les garages de stands, la pré-grille ne sera pas obligatoire.

Le Directeur de Course indiquera lors du briefing des pilotes si les concurrents doivent aller de la zone de pré-grille à la voie des stands ou directement à la grille (auquel cas l'article 45.11 d) s'appliquera).

Sur les circuits où les voitures vont de la zone de pré-grille à la voie des stands, à l'heure indiquée par le Directeur de Course, les voitures quitteront la zone de pré-grille et se rendront directement à la voie des stands. Dix minutes avant le début du tour de formation, la voie des stands sera ouverte et toutes les voitures quitteront la voie des stands pour effectuer un tour de reconnaissance.

À la fin de ce tour, elles s'arrêteront sur la grille dans l'ordre de départ, moteur coupé. Seul le pilote désigné pour le départ peut conduire la voiture pour le tour de reconnaissance.

Si les voitures sont dans les stands, à l'heure indiquée dans la feuille de route officielle, les voitures quitteront les stands pour effectuer un tour de reconnaissance. À la fin de ce tour, elles s'arrêteront sur la grille dans l'ordre de départ, moteur coupé. Seul le pilote désigné pour le départ peut conduire la voiture pour le tour de reconnaissance.

Toute voiture qui ne termine pas le tour de reconnaissance et n'atteint pas la grille ou la voie des stands par ses propres moyens ne sera pas autorisée à prendre le départ depuis la grille et, si elle en est capable, devra partir depuis la voie des stands.

45.2 Au maximum 15 minutes après l'ouverture de la voie des stands, la voie des stands sera fermée. Un signal d'avertissement annonçant la fermeture de la sortie des stands sera donné deux minutes à l'avance. Toute voiture encore dans les stands peut partir depuis la voie des stands, mais uniquement sous la direction des commissaires. Elle ne peut être amenée à la sortie des stands qu'avec le pilote en place.

Lorsque la sortie des stands se situe immédiatement après la ligne, les voitures rejoindront la course lorsque l'ensemble du peloton aura dépassé la sortie des stands lors de son premier tour de course.

Any Competitor whose car(s) is/are unable to start one of the races for any reason whatsoever (or who has good reason to believe that their car(s) will not be ready to start) must inform the Race Director or Technical Delegate accordingly at the earliest opportunity and, in any case, no later than 70 minutes before the start of the race concerned.

If one or more cars are withdrawn, the grid will be closed up accordingly.

ARTICLE 44 - STARTING DRIVERS

44.1 Starting Drivers (with the exception of Le Mans Classic)

Driver 1 must take the start of Race 1. Driver 2 must take the start of Race 2.

Any unauthorised changes to this order will be reported to the Stewards.

ARTICLE 45 - STARTING PROCEDURE

45.1 *If cars are in awnings in the paddock, competitors must be present in the Pre-Grid area twenty-five (25) minutes (latest) before the start of qualifying and the Race. If all the cars are in the pit garages the Pre-Grid will not be compulsory.*

The Race Director will stipulate in the Drivers' Briefing whether the competitors are to go from the Pre-Grid area to the pit lane or directly to the grid (in which case Art. 45.11 d) will apply).

At circuits where the cars go from the Pre-Grid area to the pit lane, at a time stated by the Race Director, the cars will leave the Pre-Grid area and travel directly to the pit lane. At 10 minutes prior to the start of the formation Lap, the pit lane will be opened, and all cars will leave the pit lane and complete a reconnaissance lap.

At the end of this lap they will stop on the grid in starting order with their engines stopped. Only the nominated starting Driver may drive the car for the reconnaissance lap.

If the cars are in the pits, at the time specified in the official timetable, the cars will leave the pits to cover a reconnaissance lap. At the end of this lap they will stop on the grid in starting order with their engines stopped. Only the nominated starting driver may drive the car for the reconnaissance lap.

Any car which does not finish the reconnaissance lap and does not reach the grid or the pit lane under its own power will not be permitted to start the race from the grid and, if able to do so, must start from the pit lane.

45.2 *A maximum of 15 minutes after the pit lane opens, the pit lane will close. A warning signal announcing the closing of the pit lane exit will be given two minutes beforehand.*

Any car which is still in the pits can start from the pit lane, but only under the direction of the marshals. It may be moved to the pit exit only with the driver in position.

Where the pit exit is immediately after the Line, cars will join the race when the whole field has passed the pit exit on its first racing lap.

Lorsque la sortie des stands se situe immédiatement avant la ligne, les voitures rejoindront la course dès que l'ensemble du peloton aura franchi la ligne après le départ.

Le reste de la procédure de départ se déroulera conformément à la feuille de route officielle de l'événement jusqu'au signal/panneau des 10 minutes.

45.3 Les changements de roues sur la grille de départ ne seront autorisés qu'avant le signal des 5 minutes. Les roues ne peuvent être amenées sur la grille qu'avant la fermeture de la voie des stands ; cette disposition peut être modifiée par un bulletin des Commissaires sportifs selon la feuille de route officielle de l'événement.

45.4 L'approche du départ sera annoncée par des panneaux de signalisation affichés dix minutes, cinq minutes, trois minutes, une minute et quinze secondes avant le début du tour de formation, chacun étant accompagné d'un signal sonore d'avertissement.

Lorsque le signal des dix minutes est donné, toutes les personnes, à l'exception des pilotes, des officiels et du personnel technique de l'équipe, doivent quitter la grille.

Lorsque le signal des cinq minutes est donné, toutes les voitures doivent avoir leurs roues installées.

Après ce signal, les roues ne peuvent être retirées que dans les stands, sauf disposition contraire prévue à l'article 47.

Une pénalité peut être infligée à tout pilote dont la voiture n'avait pas toutes ses roues complètement installées au signal des cinq minutes.

Au signal des trois minutes, les voitures doivent reposer sur leurs roues et les roues doivent avoir été serrées.

Une pénalité peut être infligée à tout pilote dont la voiture ne reposait pas sur ses roues au signal des trois minutes ou dont les roues ont été serrées après le signal des trois minutes.

Lorsque le signal d'une minute est affiché, les moteurs seront démarrés et tout le personnel technique de l'équipe doit quitter la grille au moment du signal des 15 secondes, en emportant tout l'équipement.

45.5 Signal des 15 secondes : 15 secondes après ce signal, un drapeau vert/feu vert sera montré à l'avant de la grille, à partir de quoi les voitures commenceront un tour de formation derrière la voiture de tête officielle, en maintenant leur ordre de départ. Pendant ce tour, les départs d'essai sont interdits et la formation doit rester aussi serrée que possible.

Le dépassement pendant le tour de formation n'est autorisé que si une voiture est retardée lors de la sortie de sa position de grille et que les voitures derrière ne peuvent pas éviter de la dépasser sans retarder indûment le reste du peloton. Dans ce cas, les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre de départ initial. Tout pilote retardé de cette manière et qui ne peut pas rétablir l'ordre de départ initial avant d'atteindre la première ligne de voiture de sécurité doit entrer dans la voie des stands et partir de la fin de la voie des stands.

Tout pilote retardé lors de la sortie de la grille ne peut pas dépasser une autre voiture en mouvement s'il était à l'arrêt après que le reste des voitures a franchi la ligne, et doit prendre le départ de la course depuis l'arrière de la grille. Si plusieurs pilotes sont concernés, ils doivent se former à l'arrière de la grille dans l'ordre dans lequel ils sont partis pour effectuer le tour de formation. Si la ligne n'est pas située devant la pole position, pour les besoins du présent article uniquement, elle sera considérée comme une ligne blanche située à un mètre devant la pole position.

Where the pit exit is immediately before the Line, cars will join the race as soon as the whole field has crossed the Line after the start.

The remainder of the starting procedure will take place in accordance with the Official Timetable of the Event until the 10-minute signal/board.

45.3 *Wheel changes on the starting grid will only be allowed prior to the 5-minute signal. Wheels may only be brought onto the grid before the pit lane closes; this may be altered by a Bulletin from the Stewards depending on the Official Timetable of the Event.*

45.4 *The approach of the start will be announced by signal boards shown ten minutes, 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 signal.*

When the ten-minute signal is given, everybody except drivers, Officials and Team technical staff must leave the grid.

When the five-minute signal is given, all cars must have their wheels fitted.

After this signal, wheels may only be removed in the pits, except as provided for in Article 47.

A penalty may be imposed on any driver whose car did not have all its wheels fully fitted at the five-minute signal.

At the three-minute signal, the cars must be resting on their wheels and the wheels must have been tightened.

A penalty may be imposed on any driver whose car was not resting on its wheels at the three-minute signal or whose wheels were tightened after the three-minute signal.

When the one-minute signal is shown, engines will be started and all Team technical staff must leave the grid by the time the 15-second signal is given, taking all equipment with them.

45.5 *Fifteen-second signal: 15 seconds after this signal, a green flag/light will be shown at the front of the grid whereupon the cars will begin a formation lap behind the Official Leading Car, maintaining their starting order. During this lap, practice starts are forbidden and the formation must be kept as tight as possible.*

Overtaking during the formation lap is permitted only if a car is delayed when leaving its grid position and cars behind cannot avoid passing it without unduly delaying the remainder of the field. In this case, drivers may overtake only to re-establish the original starting order. Any driver delayed in this 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 start from the end of the pit lane.

Any driver who is delayed leaving the grid may not overtake another moving car if he was stationary after the remainder of the cars had crossed the line and must start the race from the back of the grid. If more than one driver is affected, they must form up at the back of the grid in the order in which they left to complete the formation lap. If the Line is not situated in front of the pole position, for the purposes of this article only, it will be deemed to be a white line one meter in front of pole position.

Une pénalité de drive-through sera infligée à tout pilote qui, de l'avis des Commissaires sportifs, a dépassé inutilement une autre voiture pendant le tour de formation.

La vitesse de la voiture de tête officielle doit être d'environ 80 km/h pendant le tour de formation.

45.6 Tout pilote incapable de prendre le départ du tour de formation doit en informer les commissaires de piste. En quittant la grille, tous les pilotes doivent rouler à vitesse fortement réduite jusqu'à ce qu'ils aient dépassé tout le personnel se tenant à côté de la piste.

Les commissaires de piste recevront l'instruction de pousser toute voiture (ou les voitures) restant sur la grille dans la voie des stands par le chemin le plus court dès que toutes les voitures capables de quitter la grille l'auront fait. Tout pilote poussé depuis la grille ne peut pas tenter de démarrer sa voiture avant d'être dans la voie des stands.

45.7 Lorsque toutes les voitures sont alignées côte à côte pour le départ, la voiture de tête officielle réduira la vitesse du peloton à 50 km/h avant de quitter la piste pour rejoindre la voie des stands. À partir de ce moment, la voiture en pole position sera responsable de la vitesse. Le leader devra alors augmenter progressivement sa vitesse jusqu'à un maximum de 110 km/h au moment du départ.

Lors du briefing, le Directeur de Course peut définir une « zone de départ » à partir de laquelle le départ peut être donné. Dans ce cas, les voitures ne seront autorisées à courir et à dépasser qu'une fois entrées dans la zone.

Toute divergence par rapport aux instructions prescrites avant le signal de départ entraînera une pénalité.

Pendant le tour de formation, le feu rouge sera allumé. Une fois la première ligne de voiture de sécurité franchie, aucune voiture ne peut en dépasser une autre avant le signal de départ.

45.8 Il y aura un départ lancé comme décrit dans le Code. Le chronométrage de la course commencera au moment où le signal de départ de la course (feu vert ou autre signal de départ spécifié lors du briefing des pilotes) sera donné. Si un tour de formation supplémentaire est effectué, l'article 45.9 s'appliquera.

Lors du départ d'une course, le mur des stands doit être dégagé de toute personne à l'exception des officiels dûment autorisés et des commissaires incendie, qui doivent tous porter le badge approprié. Lors d'un départ derrière la voiture de sécurité, le personnel de l'équipe peut retourner au mur des stands une fois que les voitures ont quitté la grille.

L'heure officielle du départ de la course sera affichée sur l'écran de chronométrage par les chronométreurs. Tous les temps ultérieurs de la course (arrêts aux stands, etc.) se référeront à cette heure.

45.9 Si un problème survient lorsque les voitures atteignent la ligne à la fin du tour de formation, le feu rouge restera allumé. Des drapeaux jaunes seront affichés à tous les postes de commissaires. Les voitures, avec la pole position en tête, effectueront un nouveau tour de formation.

La voiture en pole position fixera le rythme et les voitures continueront pour un autre tour de formation.

Si un tel tour de formation supplémentaire est effectué, le chronométrage de la course commencera à la fin du premier tour de formation.

A drive-through penalty will be imposed on any driver who, in the opinion of the Stewards, unnecessarily overtook another car during the formation lap.

The speed of the Official Leading Car must be around 80 kph during the formation lap.

45.6 *Any driver who is unable to start the formation lap must indicate this to the marshals. When leaving the grid, all drivers must proceed at a greatly reduced speed until clear of any personnel standing beside the track.*

Marshals will be instructed to push any car (or cars) remaining on the grid into the pit lane by the shortest route as soon as all cars able to leave the grid have done so. Any driver being pushed from the grid may not attempt to start their car until in the pit lane.

45.7 *When all cars are lined up side-by-side for the start, the Official Leading Car will reduce the speed of the field to 50 km/h before pulling off the track into the pit lane. From that moment, the car on pole position will be in charge of the speed. The leader must then slowly increase their speed to a maximum of 110 Km/hr until by the moment of the start.*

During the briefing the Race Director may define a 'Starting Zone' from which point the start can be given. In this case, the cars will only be authorised to race and overtake once they have entered the zone.

Any divergence from the prescribed instructions before the start is given will result in a penalty.

During the formation lap the red light will be on. Once passed the first Safety Car line, no car may overtake another one before the starting signal is given.

45.8 *There will be a rolling start as described in the Code. Race timing will commence at the point that the race start signal (green light or other start signal as specified in the Drivers' Briefing) is given. Should an additional formation lap be carried out, Article 45.9 will apply.*

During the start of a race, the pit wall must be kept free from all people except for properly authorised Officials and fire marshals, all of whom shall have been issued with and shall be wearing the appropriate pass. During a start behind Safety Car, the Team personnel may return to the pit wall once the cars have left the grid.

The official race start time will be posted on the timing screen by the Timekeepers. All subsequent times in the race (pit stops etc) will refer to this time.

45.9 *If a problem arises when the cars reach the Line at the end of the formation lap, the red light will stay on. Yellow flags will be displayed at all marshal posts. The cars, with the pole position leading, will complete a new formation lap.*

The car on pole position will set the pace and the cars will continue for another formation lap.

Should such an additional formation lap be carried out, the race timing will commence at the end of the first formation lap.

45.10 Une pénalité sera infligée pour un faux départ si cela est signalé par les juges de la ligne de départ, les juges de fait, le Directeur de Course ou le starter.

45.11 Une variation de la procédure de départ ne sera autorisée que dans les cas suivants :

- a) S'il commence à pleuvoir après le signal des cinq minutes mais avant le départ de la course et que, de l'avis du Directeur de Course, les Concurrents doivent avoir la possibilité de changer de pneus, les feux jaunes clignotants seront affichés à la ligne et la procédure de départ recommencera au signal des dix minutes.
- b) Si le départ de la course est imminent et que, de l'avis du Directeur de Course, la quantité d'eau sur la piste est telle qu'elle ne peut pas être négociée en toute sécurité, même avec des pneus pluie, les feux jaunes clignotants seront affichés à la ligne et des informations concernant le retard probable seront affichées sur les écrans de chronométrage. Une fois l'heure de départ connue, un avertissement d'au moins dix minutes sera donné.
- c) Si la course est lancée derrière la voiture de sécurité, l'article 46.8 s'appliquera.
- d) Dans certains cas, selon le règlement supplémentaire de l'événement ou par décision du Directeur de Course et de l'organisateur, une procédure de départ raccourcie peut être stipulée :
Soit :
 - Au moins 10 minutes avant l'heure prévue pour le drapeau vert/tour de formation, les voitures quitteront la voie des stands pour effectuer un tour de reconnaissance. À la fin de ce tour, elles s'arrêteront sur la grille dans l'ordre de départ, moteur coupé.

Toute voiture entrant dans la voie des stands à la fin de ce tour ne sera pas autorisée à retourner sur la piste et ne pourra prendre le départ que depuis la voie des stands, uniquement après que le départ aura été donné et que tout le peloton aura dépassé la sortie de la voie des stands ou, si la sortie des stands est immédiatement avant la ligne, que tout le peloton aura franchi la ligne après le départ. La procédure de départ se poursuivra alors à partir de l'article 45.4.

- Selon une procédure déterminée par le Directeur de Course et l'organisateur, et confirmée par les Commissaires sportifs par un bulletin.

45.12 Les Commissaires sportifs peuvent utiliser tout moyen vidéo ou électronique pour les aider à prendre une décision. Les Commissaires sportifs peuvent annuler la décision des juges de fait. Toute infraction aux dispositions du Code ou de ces Règlements Sportifs concernant la procédure de départ peut entraîner toute pénalité, pouvant aller jusqu'à la disqualification de la voiture et des pilotes concernés de la compétition.

ARTICLE 46 - LES COURSES

46.1 Une course ne sera pas arrêtée en cas de pluie, sauf si le circuit est bloqué ou s'il est dangereux de continuer (voir l'article 47).

46.2 Si une voiture s'arrête pendant la course, elle doit être retirée de la piste aussi rapidement que possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas les autres Concurrents. Si le pilote est dans l'impossibilité de conduire la voiture depuis une position dangereuse, il incombera aux commissaires de l'assister. La voiture peut également être déplacée avec une aide autre que celle des commissaires (par exemple, tout équipement, tracteur, etc.) et reprendre la course.

45.10 A penalty will be imposed for a false start if so reported by start line judges, judges of fact, the Race Director or the Starter.

45.11 Only in the following cases will any variation in the starting procedure be allowed:

- a) If it starts to rain after the five-minute signal but before the race is started and, in the opinion of the Race Director, Competitors should be given the opportunity to change tyres, the abort lights will be shown on the Line and the starting procedure will begin again at the 10-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 driven safely even on wet-weather tyres, the abort lights will be shown on the Line and information concerning the likely delay will be displayed on the timing monitors. Once the start time is known, at least ten minutes' warning will be given.
- c) If the race is started behind the Safety Car, Article 46.8 will apply.
- d) In certain cases, according to the Supplementary Regulations of the Event or by decision of the Race Director and the Promoter, a shortened starting procedure may be stipulated Either:
 - a minimum of 10 minutes before the time for the green flag/formation lap, the cars will leave the pit lane to cover a reconnaissance lap. At the end of this lap they will stop on the grid in starting order with their engines stopped.

Any car coming into the pit lane at the end of this lap will not be allowed to go out onto the track again and will take the start from the pit lane only after the start has been given and the complete field of cars has passed the exit of the pit lane or, where the pit exit is immediately before the Line, the whole field has crossed the Line after the start. The starting procedures will then continue with Article 45.4 onwards.

- Or according to a procedure determined by the Race Director and Promoter, and confirmed by the Stewards by Bulletin

45.12 The Stewards may use any video or electronic means to assist them in reaching a decision. The Stewards may overrule judges of fact. A breach of the provisions of the Code or these Sporting Regulations relating to starting procedure may result in any penalty up to and including the disqualification of the car and drivers concerned from the Competition.

ARTICLE 46 - THE RACES

46.1 A race will not be stopped in the Event of rain unless the circuit is blocked or it is dangerous to continue (see Article 47).

46.2 If a car stops during the race, it must be removed from the track as quickly as possible so that its presence does not constitute a danger or hinder other Competitors. If the driver is unable to drive the car from a dangerous position, it shall be the duty of the marshals to assist them. The car may also be moved with help other than that of the marshals (i.e. any equipment, e.g. tractor, etc.) and re-join the race.

46.3 Pendant la course, les pilotes quittant la voie des stands ne doivent le faire que lorsque le feu à la sortie de la voie des stands est vert et sous leur propre responsabilité. Un commissaire avec un drapeau bleu, ou un feu bleu clignotant, avertira également le pilote si des voitures approchent sur la piste.

46.4 Full Course Yellow

S'il est nécessaire pour des raisons de sécurité, chaque fois qu'une voiture est arrêtée à un endroit dangereux, que des véhicules de piste travaillent à proximité de la piste, que des commissaires travaillent près de la piste ou dans d'autres situations similaires, le Directeur de Course déclarera une période Full Course Yellow.

Une période Full Course Yellow sera considérée comme étant en vigueur à partir du moment où un compte à rebours Full Course Yellow est annoncé sur la radio d'équipe ou sur l'écran de chronométrage.

Le message « FCY » sera affiché sur les moniteurs et l'instruction « Full Course Yellow » sera donnée sur la radio d'équipe après un compte à rebours.

Des drapeaux jaunes agités et des panneaux « FCY » seront affichés à tous les postes de commissaires, à la ligne et à la sortie des stands. À ce moment-là, toutes les voitures doivent rouler à 80 km/h. Le dépassement, sauf pour des raisons de sécurité acceptées comme telles par le Directeur de Course ou les Commissaires sportifs, est interdit. Les voitures doivent rouler à vitesse constante en file indienne. Les vitesses seront surveillées et toute voiture dépassant la vitesse donnée sera signalée aux Commissaires sportifs et une pénalité pourra être infligée.

L'entrée et la sortie de la voie des stands resteront ouvertes. Les voitures entrant dans la voie des stands peuvent dépasser les voitures qui sont sur la piste une fois qu'elles ont franchi la ligne de voiture de sécurité 1. Les voitures sortant de la voie des stands peuvent dépasser d'autres voitures sur la piste jusqu'à ce qu'elles atteignent la ligne de voiture de sécurité 2.

Une fois le problème résolu, la piste repassera au vert et l'information sera donnée sur les moniteurs et la radio d'équipe. Alternativement, si le problème n'est pas résolu, la voiture de sécurité pourra être déployée conformément aux articles 46.5 et 46.6.

46.5 Voiture de sécurité

Le Directeur de Course demandera une intervention de la voiture de sécurité chaque fois que des véhicules de circuit sont sur la piste, lorsque des voitures doivent être guidées pour éviter des travailleurs, lorsque les barrières sont endommagées, qu'une intervention médicale est nécessaire ou dans d'autres situations où cela est jugé nécessaire.

46.6 Intervention de la voiture de sécurité après FCY

Au début de tout incident pouvant nécessiter le déploiement de la voiture de sécurité, une période Full Course Yellow peut être déclarée avant que la voiture de sécurité ne soit déployée. Dans ce cas, la voiture de sécurité rejoindra la piste, ses feux éteints, et dépassera les voitures sur la piste jusqu'à atteindre le leader. Elle allumera alors ses feux et les panneaux SC seront affichés. À partir de ce moment, elle procédera conformément à l'article 46.7.

46.7 Procédure de la voiture de sécurité (conformément à l'Appendice H de l'ISC, article 2.10, modifié uniquement en ce qui concerne les signaux de drapeaux affichés à la fin de la période d'intervention, qui seront détaillés ci-dessous).

Lorsque l'ordre est donné de déployer la voiture de sécurité, tous les postes de commissaires afficheront des drapeaux jaunes agités et des panneaux « SC », et les feux jaune à la ligne seront allumés pendant toute la durée de l'intervention.

46.3 During the race, drivers leaving the pit lane must do so only when the light at the pit lane exit is green and under their own responsibility. A marshal with a blue flag, or a blue flashing light, will also warn the driver if cars are approaching on the track.

46.4 Full Course Yellow

Should it be necessary for safety reasons, whenever a car is stopped in a dangerous location, whenever track vehicles are working near the track, marshals are working close to the track or other similar situations, the Race Director will declare a Full Course Yellow period.

A Full Course Yellow period will be deemed to be in operation from the moment a Full Course Yellow countdown is declared on the Team radio or on the timing screen.

The message 'FCY' will be displayed on the monitors and the instruction 'Full Course Yellow' will be given on the Team radio after a countdown.

Waved yellow flags and 'FCY' boards will be shown at all marshal posts, at the Line and at pit exit. At this point, all cars must be at 80 km/h. Overtaking, except for safety reasons accepted as such by the Race Director or Stewards, is forbidden. Cars must proceed at a constant speed in single file. Speeds will be monitored and any car exceeding the given speed will be reported to the Stewards and a penalty may be imposed

The pit lane entry and exit will remain open. Cars entering the pit lane may overtake cars that are on the track once they cross Safety Car Line 1. Cars exiting the pit lane may overtake other cars on track until they reach Safety Car Line 2.

Once the problem is resolved, the track will return to Green and the information will be given on the monitors and Team radio. Alternatively, should the problem not be resolved, the Safety Car may be deployed according to Article 46.5 and 46.6.

46.5 Safety Car

The Race Director will call for a Safety Car intervention whenever circuit vehicles are on the track, when cars need to be guided to avoid workers, when barriers are damaged, medical intervention is needed or other situations where it is deemed necessary.

46.6 Safety Car intervention after FCY

At the start of any Incident which may need the Safety Car to be deployed, a Full Course Yellow period may be declared before the Safety Car is deployed. In this case, the Safety Car will join the track, with its lights off, and will overtake the cars on track until it reaches the leader. It will then switch on its lights, and the SC boards will be shown. From this point onwards it will proceed according to Article 46.7.

46.7 Safety Car Procedure (in accordance with Appendix H of the ISC, article 2.10, varied only in respect of the flag signals shown at the end of the intervention period which will be as detailed below).

When the order is given to deploy the Safety Car, all marshal posts will display waved yellow flags and "SC" boards and the orange lights at the Line will be illuminated, for the duration of the intervention.

La voiture de sécurité partira de son emplacement désigné avec ses feux orange allumés et rejoindra la piste, quel que soit l'endroit où se trouve le leader de la course.

Toutes les voitures engagées doivent alors se former en file derrière la voiture de sécurité, à une distance maximale de cinq longueurs de voiture, et le dépassement, sauf exceptions, est interdit jusqu'à ce que les voitures atteignent la ligne après que la voiture de sécurité soit retournée aux stands.

Le dépassement sera autorisé dans les circonstances suivantes :

- Si une voiture en reçoit l'ordre de la voiture de sécurité ;
- Toute voiture entrant dans les stands peut dépasser une autre voiture ou la voiture de sécurité après avoir franchi la première ligne de voiture de sécurité ;
- Toute voiture sortant des stands peut être dépassée par une autre voiture sur la piste avant d'avoir franchi la deuxième ligne de voiture de sécurité ;
- Lorsque la voiture de sécurité retourne aux stands ou à son emplacement intermédiaire, elle peut être dépassée par les voitures sur la piste une fois qu'elle a franchi la première ligne de voiture de sécurité ;
- Toute voiture s'arrêtant dans sa zone de garage désignée pendant que la voiture de sécurité utilise la voie des stands peut être dépassée ;
- Si une voiture ralentit avec un problème évident.
- Toute voiture roulant inutilement lentement, de façon erratique ou d'une manière jugée potentiellement dangereuse pour les autres pilotes à tout moment pendant que la voiture de sécurité est déployée sera signalée aux Commissaires sportifs. Cela s'applique que la voiture soit sur la piste, la route d'accès aux stands, la voie des stands ou la sortie des stands.

À la demande du Directeur de Course ou, en son absence, du Chef de Piste, l'observateur dans la voiture de sécurité utilisera un feu vert pour signaler aux voitures situées entre elle et le leader de la course qu'elles doivent la dépasser. Ces voitures continueront à vitesse réduite et sans dépassement jusqu'à ce qu'elles rejoignent la file de voitures derrière la voiture de sécurité.

La voiture de sécurité doit être utilisée au moins jusqu'à ce que la voiture en tête soit derrière elle et que toutes les autres voitures soient alignées derrière le leader. Une fois derrière la voiture de sécurité, le leader doit rester à moins de cinq longueurs de voiture et toutes les autres voitures doivent maintenir la formation aussi serrée que possible.

Cependant, en raison des arrêts aux stands pendant la procédure, le Directeur de Course peut décider de relancer la course sans que toutes les voitures ne soient alignées derrière la voiture de sécurité.

Pendant que la voiture de sécurité est en service, les voitures engagées peuvent entrer dans la voie des stands, mais ne peuvent rejoindre la piste que lorsque le feu vert à la sortie de la voie des stands est allumé. Il sera allumé en permanence, sauf lorsque la voiture de sécurité et la file de voitures qui la suivent sont sur le point de passer ou passent la sortie des stands.

Une voiture rejoignant la piste doit rouler à une vitesse appropriée jusqu'à ce qu'elle atteigne la fin de la file de voitures derrière la voiture de sécurité.

Dans certaines circonstances, le Directeur de Course ou, en son absence, le Chef de Piste peut demander à la voiture de sécurité d'utiliser la voie des stands. Dans ce cas, et tant que ses feux orange restent allumés, toutes les voitures doivent la suivre dans la voie des stands sans dépasser. Toute voiture entrant dans la voie des stands dans ces circonstances peut s'arrêter dans sa zone de garage désignée.

Lorsque le Directeur de Course (ou son adjoint ou le Chef de Piste en son absence) rappelle la voiture de sécurité, ses feux orange seront éteints ; ce sera le signal qu'elle entrera dans la voie des

The Safety Car will start from its designated location with its orange lights illuminated and will join the track regardless of where the race leader is.

All the competing cars must then form up in line behind the Safety Car no more than five car lengths apart, and overtaking, with the following exceptions, is forbidden until the cars reach the Line after the Safety Car has returned to the pits.

Overtaking will be permitted under the following circumstances:

- *if a car is signalled to do so from the Safety Car;*
- *any car entering the pits may pass another car or the Safety Car after it has crossed the first Safety Car line;*
- *any car leaving the pits may be overtaken by another car on the track before it crosses the second Safety Car line;*
- *when the Safety Car is returning to the pits or its intermediate position, it may be overtaken by cars on the track once it has crossed the first Safety Car line;*
- *any car stopping in its designated garage area whilst the Safety Car is using the pit lane may be overtaken;*
- *if any car slows with an obvious problem.*
- *Any car being driven unnecessarily slowly, erratically or in a manner deemed potentially dangerous to other drivers at any time whilst the Safety Car is deployed will be reported to the Stewards. This will apply whether any such car is being driven on the track, the pit entry road, the pit lane or the pit exit road.*

When ordered to do so by the Race Director or, in their absence, the Clerk of the Course, the observer in the Safety 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 at reduced speed and without overtaking until they reach the line of cars behind the Safety Car.

The Safety Car shall be used at least until the car in the lead is behind it and all remaining cars are lined up behind the leader. Once behind the Safety Car, the race leader must keep within 5 car lengths of it and all remaining cars must keep the formation as tight as possible.

However, due to pit stops during the procedure, the Race Director may decide to restart without having all cars lined up behind the Safety Car.

While the Safety Car is in operation, competing cars may enter the pit lane, but may only rejoin 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 rejoining 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 or, in their absence, the Clerk of the Course may ask the Safety Car to use the pit lane. In this case, and provided its orange lights remain illuminated, all cars must follow it into the pit lane without overtaking. Any car entering the pit lane under these circumstances may stop at its designated garage area.

When the Race Director (or Deputy or the Clerk of the Course in their absence) calls in the Safety Car, its orange lights will be extinguished; this will be the signal that it will be entering the pit

stands à la fin de ce tour. Au moment où la voiture de sécurité éteint ses feux, les drapeaux jaunes et les panneaux (feux) SC aux postes de commissaires seront retirés. À ce moment-là, la première voiture de la file derrière la voiture de sécurité peut dicter le rythme et, si nécessaire, s'éloigner à plus de cinq longueurs de voiture. Afin d'éviter tout risque d'accident avant que la voiture de sécurité ne retourne aux stands, à partir du moment où les feux de la voiture sont éteints, les pilotes doivent rouler à un rythme constant qui n'implique aucuns freinages erratiques ou autres manœuvres susceptibles de mettre en danger les autres pilotes ou de gêner la relance. Lorsque la voiture de sécurité approche de l'entrée des stands, un drapeau vert agité avec des feux verts seront affichés uniquement à la ligne. Ils seront affichés jusqu'à ce que la dernière voiture ait franchi la ligne.

Chaque tour effectué pendant que la voiture de sécurité est déployée sera compté comme un tour de course.

Si la voiture de sécurité est toujours déployée au début du dernier tour, ou est déployée pendant le dernier tour, elle entrera dans la voie des stands à la fin du tour et les voitures prendront le drapeau à damier normalement, sans dépassement.

46.8 Départ de la course derrière la voiture de sécurité

Dans des circonstances exceptionnelles, la course peut être lancée derrière la voiture de sécurité. Dans ce cas, à tout moment avant le signal d'une minute, ses feux orange seront allumés. C'est le signal aux pilotes que la course sera lancée derrière la voiture de sécurité. Lorsque les feux verts s'allument, la voiture de sécurité quittera la grille avec toutes les voitures la suivant dans l'ordre de la grille, à une distance maximale de cinq longueurs de voiture. Il n'y aura pas de tour de formation et la course commencera lorsque les feux verts seront allumés.

Si le Directeur de Course décide que la course doit être lancée derrière la voiture de sécurité, la procédure de départ et le compte à rebours peuvent être ajustés afin que, autant que possible, les feux verts (et donc le départ de la course) soient à l'heure prévue dans la feuille de route officielle de l'événement.

Le dépassement, uniquement lors du premier tour, est autorisé si une voiture est retardée lors de la sortie de sa position de grille et que les voitures derrière ne peuvent pas éviter de la dépasser sans retarder indûment le reste du peloton. Dans ce cas, les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre de départ initial.

Peu après que la dernière voiture de la file derrière la voiture de sécurité aura dépassé la fin de la voie des stands, le feu de sortie des stands passera au vert ; toute voiture dans la voie des stands pourra alors rejoindre la piste et s'insérer dans la file derrière la voiture de sécurité.

Tout pilote retardé lors de la sortie de la grille ne peut pas dépasser une autre voiture en mouvement s'il était à l'arrêt après que le reste des voitures ait franchi la ligne, et doit se placer à l'arrière de la file derrière la voiture de sécurité. Si plusieurs pilotes sont concernés, ils doivent se former à l'arrière du peloton dans l'ordre dans lequel ils ont quitté la grille. Une pénalité sera infligée à tout pilote qui, de l'avis des Commissaires sportifs, a dépassé inutilement une autre voiture lors du premier tour.

Une voiture de sécurité peut être utilisée comme voiture de tête officielle pour un départ lancé ; dans ce cas, les règlements régissant le départ s'appliqueront à elle jusqu'à ce qu'elle reprenne sa fonction de voiture de sécurité après le signal de départ.

ARTICLE 47 - SUSPENSION ET REPRISE DE LA COURSE

47.1 Suspension de la course

lane at the end of that lap. At the moment the Safety Car switches off its lights, the yellow flags and SC boards (lights) at the marshal posts will be withdrawn. At this point, the first car in line behind the Safety Car may dictate the pace and, if necessary, start to distance more than five 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 extinguished, drivers must proceed at a pace which involves no erratic acceleration, braking, or any other manoeuvre which is likely to endanger other drivers or impede the restart. As the Safety Car is approaching the pit entry, waved green flags with green lights will be shown at the Line only. These will be displayed until the last car crosses the Line.

Each lap completed while the Safety Car is deployed will be counted as a race lap.

If the Safety Car is still deployed at the beginning of the last lap, or is deployed during the last lap, it will enter the pit lane at the end of the lap and the cars will take the chequered flag as normal without overtaking.

46.8. Starting the race behind the Safety Car

In exceptional circumstances, the race may be started behind the Safety Car. In this case, at any time before the one-minute signal, its orange lights will be turned on. This is the signal to the drivers that the race will be started behind the Safety Car. When the green lights are illuminated, the Safety Car will leave the grid with all cars following in grid order no more than 5 car lengths apart. There will be no formation lap and the race will start when the green lights are illuminated.

If the Race Director determines that the race should start behind the Safety Car, the start procedure and countdown may be adjusted to ensure that, as far as is practicably possible, the green lights and, therefore, the race start, will be at the time scheduled in the Official Timetable for the Event.

Overtaking, during the first lap only, is permitted if a car is delayed when leaving its grid position 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.

Soon after the last car in line behind the Safety Car passes the end of the pit lane, the pit exit light will turn green; any car in the pit lane may then enter the track and join the line of cars behind the Safety Car.

Any driver who is delayed leaving the grid may not overtake another moving car if they were stationary after the remainder of the cars had crossed the Line, and must form up at the back of the line of cars behind the Safety Car. If more than one driver is affected, they must form up at the back of the field in the order in which they left the grid. A penalty will be imposed on any driver who, in the opinion of the Stewards, unnecessarily overtook another car during the first lap.

A Safety Car may be used as the Official Leading Car for a rolling start; in this case, the regulations governing the start will apply to it until it resumes its Safety Car function after the start has been given.

ARTICLE 47 - SUSPENDING AND RESUMING THE RACE

47.1 Suspending the race

S'il devient nécessaire de suspendre la course parce que le circuit est bloqué par un accident ou parce que les conditions météorologiques ou autres rendent dangereuse la poursuite de la course, le Directeur de Course / Chef de Piste ordonnera l'affichage de drapeaux rouges à tous les postes de commissaires.

Lorsque le signal est donné, les voitures doivent ralentir à une vitesse maximale de 80 km/h et le dépassement est interdit. La sortie des stands sera fermée et toutes les voitures doivent avancer lentement jusqu'à la ligne du drapeau rouge où elles doivent s'arrêter en file indienne et seront placées en conditions de parc fermé.

La voiture de sécurité sera placée devant les voitures alignées derrière la ligne du drapeau rouge.

Le chronomètre sera arrêté. Le temps de course restant sera ajusté après consultation entre le Directeur de Course et l'Organisateur, en fonction des contraintes de la feuille de route de l'événement et sous réserve de l'approbation des Commissaires sportifs. Toute adaptation de la fenêtre d'arrêt obligatoire aux stands sera également effectuée en conséquence.

Pendant la suspension de la course :

- Les relais de conduite seront tous arrêtés au moment du drapeau rouge et reprendront au redémarrage de la course.
- Seuls les officiels sont autorisés sur la grille.
- Les pilotes sont autorisés à sortir de leur voiture, à enlever leur casque et leurs gants, mais doivent rester avec leur voiture.
- Aucun changement de pilote n'est autorisé.
- Les pilotes doivent respecter les instructions des commissaires à tout moment.

a) Pour les voitures sur la grille

Toutes les interventions sur les voitures sont interdites sur la grille, sauf autorisation de la direction de course, qui peut autoriser des contrôles et ajustements sur les pneus, de couvrir la voiture en cas de pluie et l'utilisation d'un maximum de deux ventilateurs et/ou souffleurs pour refroidir les freins. Si cela est autorisé, cela peut être effectué par un maximum de deux membres de l'équipe.

b) Toutes les voitures qui se trouvaient dans les stands avant le signal de suspension de la course sont également en conditions de parc fermé et tout travail doit cesser lorsque le signal de drapeau rouge est donné. Une fois le signal des trois minutes données, le travail peut reprendre sur ces voitures. À tout moment après le signal des trois minutes et avant le drapeau vert, toute voiture concernée peut se rendre à la fin de la voie des stands et après le drapeau vert, rejoindre à l'arrière de la file de voitures derrière la voiture de sécurité.

c) Toutes les voitures qui sont entrées dans la voie des stands après le signal de drapeau rouge doivent rejoindre leur zone de travail en conditions de parc fermé. Une fois le signal des trois minutes données pour la reprise de la course, le travail peut commencer sur ces voitures. Elles peuvent se rendre à la fin de la voie des stands lorsque la course a repris, et peuvent rejoindre la course à la fin du premier tour après la reprise. Cela inclut également toutes les voitures poussées hors de la grille après le signal des dix minutes.

d) Si un drapeau rouge est déployé pendant la fenêtre d'arrêt obligatoire aux stands, toutes les voitures doivent retourner dans la voie des stands, où elles seront en conditions de parc fermé jusqu'à ce que le Directeur de Course en décide autrement. La course sera relancée en utilisant l'ordre de course à la fin du dernier tour complet avant l'ouverture de la fenêtre des stands, avec le deuxième pilote au volant. Des instructions complémentaires seront données par le Directeur de Course.

Should it become necessary to suspend the race because the circuit is blocked by an accident or because weather or other conditions make it dangerous to continue, the Race Director / Clerk of the Course will order red flags to be shown at all marshal posts.

When the signal is given, cars must slow to a maximum of 80 km/h and overtaking is forbidden. The pit exit will be closed and all cars must proceed slowly to the red flag line where they must stop in single file and will be placed under Parc Fermé conditions.

The Safety Car will be placed in front of the cars lined up behind the red flag line.

The clock will stop. The remaining race time will be adjusted after consultation between the Race Director, and the Organiser, depending on the constraints of the Event timetable and subject to the approval of the Stewards. Any adjustments of the mandatory pit stop window will also be made accordingly.

While the race is suspended:

- *Driving stints will all stop at the time of the red flag and will resume when the race restarts.*
- *Only Officials are allowed on the grid*
- *The drivers are allowed to get out of their cars, to remove helmets and gloves, but must remain with their cars*
- *No driver changes are permitted*
- *The drivers must obey the marshals' instructions at all times*

a) For cars on the grid

All interventions on the cars are prohibited on the grid, unless authorisation is given from Race Control, who may authorise checks and adjustments on tyres, covering the car in case of rain and the use of a maximum of two fans or blowers to cool the brakes. If authorised, this may be carried out by a maximum of two Team members.

b) *Any cars which were in the pits before the signal to suspend the race was given are also under Parc Fermé conditions and all work must stop when the red flag signal is given. Once the three-minute signal is given work may resume on these cars. At any point after the three-minute signal and before the green flag, any such car may move to the end of the pit lane and after the green flag may join at the back of the line of cars behind the Safety Car.*

c) *Any cars which entered the pit lane after the red flag signal was given must proceed to their working area under Parc Fermé conditions. Once the three-minute signal is given for the race to resume, work may commence on these cars. They may move to the end of the pit lane when the race has been resumed, and may join at the end of the first lap after the race has been resumed. This also includes any cars pushed off the grid after the 10-minute signal.*

d) *Should a red flag be deployed during the mandatory pit window, all cars must return to the pit lane, where they will be under Parc Fermé conditions until the Race Director instructs otherwise. The race will be restarted using the race order at the end of the last full lap before the opening of the pit window, with the second driver behind the wheel. Further instructions will be given by the Race Director.*

Sur instruction du Directeur de Course, les voitures qui n'ont pas effectué leur arrêt aux stands seront libérées du parc fermé uniquement pour changer de pneus (si autorisé ou applicable) et de pilote.

S'il n'est pas possible de reprendre la course, la classification finale sera celle de l'ordre de course à la fin du dernier tour complet avant l'ouverture de la fenêtre des stands.

Si le Directeur de Course ordonne que l'arrêt obligatoire aux stands soit effectué pendant la suspension de la course, tout temps de compensation attribué aux voitures, ainsi que tout temps supplémentaire attribué à certaines voitures ou pilotes (voir articles 22.1 – 22.4), et toute pénalité de temps qui aurait pu être infligée, seront ajoutés au temps écoulé à la fin de la course.

Cependant, s'il n'est pas possible de reprendre la course, ces pénalités seront appliquées à la classification finale de la course, à savoir l'ordre de course à la fin du dernier tour complet avant l'ouverture de la fenêtre des stands.

47.2 Reprise de la course

Le délai sera maintenu aussi court que possible et, dès qu'une heure de reprise est connue, les équipes seront informées via les moniteurs de chronométrage, le système de messagerie d'équipe et la radio d'équipe ; dans tous les cas, un avertissement d'au moins dix minutes sera donné.

Des signaux seront affichés dix minutes, cinq minutes, trois minutes, une minute et quinze secondes avant la reprise, chacun accompagné d'un signal sonore d'avertissement.

Pour des raisons de sécurité, le Directeur de Course peut décider d'autoriser un changement de pneus de slicks à pneus pluie. Si cela est autorisé, ce changement doit avoir lieu entre les panneaux des dix et cinq minutes.

À partir du signal des dix minutes, les voitures sur la grille ne sont plus en conditions de parc fermé et les membres de l'équipe peuvent accéder à la grille uniquement pour assister le pilote, vérifier les pneus et les freins, apporter et connecter une batterie externe uniquement dans le but de redémarrer le moteur et, si autorisé par le Directeur de Course, pour changer les pneus.

Une équipe peut, avec l'autorisation du Directeur de Course, retirer une voiture de la grille. Dans ce cas, elle sera autorisée à rejoindre la course avec les voitures conformément à l'article 47.1 c).

Lorsque le signal des cinq minutes est donné, toutes les voitures doivent avoir leurs roues installées. Après ce signal, les roues ne peuvent être retirées que dans la voie des stands ou sur la grille pendant une nouvelle suspension de la course.

Une pénalité sera infligée à tout Concurrent dont la voiture n'avait pas toutes ses roues complètement installées au signal des cinq minutes.

Lorsque le signal des trois minutes est donné, les voitures doivent reposer sur leurs roues. Une pénalité sera infligée à tout Concurrent dont la voiture ne reposait pas sur ses roues ou n'avait pas toutes ses roues serrées au signal des trois minutes.

À un moment donné après le signal des trois minutes, qui dépendra du temps au tour attendu, toute voiture située entre la ligne du drapeau rouge et le leader sera invitée à effectuer un tour supplémentaire, sans dépassement, et à rejoindre la file de voitures derrière la voiture de sécurité. Pour les voitures dans la voie des stands, les informations de l'article 47.1 b) et c) doivent être suivies.

Lorsque le signal d'une minute est donné, les moteurs seront démarrés. Tout le personnel de l'équipe doit quitter la grille au moment du signal des 15 secondes, en emportant tout

On the instructions of the Race Director, cars which have not made their pit stop will be released from Parc Fermé only to change tyres (if authorised or applicable) and driver.

Should it not be possible to resume the race, the final classification will be that of the race order at the end of the last full lap before the opening of the pit window.

If the Race Director instructs that the mandatory pit stop be executed whilst the race is suspended, any compensation time allocated to the cars, as well as any additional time attributed to any cars or drivers (see Articles 22.1 – 22.4), and any time penalties which may have been awarded, will be added to the elapsed time at the end of the race.

However, should it not be possible to resume the race, these penalties will be applied to the final classification of the race, namely the race order at the end of the last full lap before the opening of the pit window.

47.2 Resuming the race

The delay will be kept as short as possible and as soon as a resumption time is known, Teams will be informed via the timing monitors, Team Messaging system and Team radio; in all cases at least ten minutes' warning will be given.

Signals will be shown ten minutes, five minutes, three minutes, one minute and fifteen seconds before the resumption, and each of these will be accompanied by an audible warning.

The Race Director, for safety reasons, may decide to authorise a tyre change from slick to wet-weather tyres. If authorised, this must take place between the ten and five-minute boards.

From the 10-minute signal, the cars on the grid are no longer under Parc Fermé conditions and Team members may access the grid only to assist the driver, check tyres and brakes, bring and connect an external battery only for the purpose of restarting the engine and, if authorised by the Race Director, to change the tyres.

A Team may, with permission from the Race Director, remove a car from the grid. In this case, they will be allowed to rejoin the race with the cars according to article 47.1 c).

When the five-minute signal is given, all cars must have their wheels fitted. After this signal, wheels may only be removed in the pit lane or on the grid during a further suspension of the race.

A penalty will be imposed on any Competitor whose car did not have all its wheels fully fitted at the five-minute signal.

When the three-minute signal is given, the cars must be resting on their wheels. A penalty will be imposed on any Competitor whose car was not resting on its wheels or did not have all its wheels tightened at the three-minute signal.

At some point after the three-minute signal, which will depend on the expected lap time, any cars between the red flag line and the leader will be waved off to complete a further lap, without overtaking, and join the line of cars behind the Safety Car. For cars in the pit lane, the information in article 47.1 b) and c) must be followed.

When the one-minute signal is given, engines will be started. All Team personnel must leave the grid by the time the 15-second signal is given, taking all equipment with them. If any driver

l'équipement. Si un pilote a besoin d'assistance après le signal des 15 secondes, il doit en informer les commissaires et, lorsque toutes les voitures capables de quitter la grille l'auront fait, les commissaires recevront l'instruction de pousser la voiture dans la voie des stands. Dans ce cas, des commissaires avec des drapeaux jaunes se tiendront à côté de toute voiture concernée pour avertir les pilotes derrière.

Tout pilote incapable de démarrer ce tour doit en informer les commissaires. En quittant la grille, tous les pilotes doivent rouler à vitesse fortement réduite jusqu'à ce qu'ils aient dépassé tout le personnel se tenant à côté de la piste.

Les commissaires de piste recevront l'instruction de pousser toute voiture (ou les voitures) restant sur la grille dans la voie des stands par le chemin le plus court dès que toutes les voitures capables de quitter la grille l'auront fait. Tout pilote poussé depuis la grille ne peut pas tenter de démarrer la voiture et doit suivre les instructions des commissaires.

La course sera reprise derrière la voiture de sécurité lorsque les feux verts seront allumés. La voiture de sécurité entrera dans la voie des stands après un tour, sauf si toutes les voitures ne sont pas encore alignées derrière elle, ou la voiture de sécurité pourra continuer jusqu'à ce que le Directeur de Course décide qu'il est sûr de reprendre la course.

Lorsque les feux verts s'allument, la voiture de sécurité quittera la grille avec toutes les voitures la suivant, dans l'ordre dans lequel elles se sont arrêtées derrière la ligne du drapeau rouge, à une distance maximale de cinq longueurs de voiture. Peu après que la dernière voiture de la file derrière la voiture de sécurité aura dépassé la fin de la voie des stands, le feu de sortie des stands passera au vert. Toutes les voitures qui se trouvaient dans la voie des stands avant le drapeau rouge (article 47.1 b)) pourront alors entrer sur la piste et rejoindre la file derrière la voiture de sécurité. Les voitures qui sont entrées dans la voie des stands après le drapeau rouge (article 47.1 c)) pourront se rendre à la fin de la voie des stands après la reprise de la course, et rejoindre à l'arrière après le premier tour derrière la voiture de sécurité.

Le dépassement pendant ce tour n'est autorisé que si une voiture est retardée lors de la sortie de la ligne du drapeau rouge et que les voitures derrière ne peuvent pas éviter de la dépasser sans retarder indûment le reste du peloton. Dans ce cas, les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre dans lequel ils étaient avant la suspension de la course. Pendant ce tour, l'article 2.10 de l'Appendice H de l'ISC s'appliquera.

Tout pilote retardé lors de la sortie de la ligne du drapeau rouge ne peut pas dépasser une autre voiture en mouvement s'il était à l'arrêt après que le reste des voitures ait franchi la ligne du drapeau rouge, et doit se placer à l'arrière de la file derrière la voiture de sécurité. Si plusieurs pilotes sont concernés, ils doivent se former à l'arrière du peloton dans l'ordre dans lequel ils ont quitté la grille.

Une pénalité sera infligée à tout pilote qui, de l'avis des Commissaires sportifs, a dépassé inutilement une autre voiture pendant le premier tour.

Si la course ne peut pas être reprise, la classification finale sera celle de l'ordre de course à la fin de l'avant-dernier tour avant le tour au cours duquel le signal de suspension de la course a été donné.

47.3 Une voiture jugée par les Commissaires sportifs responsable d'avoir provoqué un incident ou une situation ayant entraîné un drapeau rouge peut se voir infliger une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification de la course.

needs assistance after the 15-second signal, they must indicate this to the marshals and, when the remainder of the cars able to leave the grid have done so, marshals will be instructed to push the car into the pit lane. In this case, marshals with yellow flags will stand beside any car (or cars) concerned to warn drivers behind.

Any driver who is unable to start this lap must indicate this to the marshals. When leaving the grid, all drivers must proceed at a greatly reduced speed until clear of any personnel standing beside the track.

Marshals will be instructed to push any car (or cars) remaining on the grid into the pit lane by the shortest route as soon as all cars able to leave the grid have done so. Any driver being pushed from the grid may not attempt to start the car and must follow the instructions of the marshals.

The race will be resumed behind the Safety Car when the green lights are illuminated. The Safety Car will enter the pits after one lap unless all cars are not yet lined up behind it, or the Safety Car may continue until the Race Director decides it is safe to resume the race.

When the green lights are illuminated, the Safety Car will leave the grid with all cars following, in the order in which they stopped behind the red flag line, no more than 5 car lengths apart. Soon after the last car in line behind the Safety Car passes the end of the pit lane, the pit exit light will turn green. Any cars which were in the pit lane before the red flag (article 47.1 b)) may then enter the track and join the line of cars behind the Safety Car. Cars which entered the pit lane after the red flag (article 47.1 c)) may move to the end of the pit lane after the race has resumed and rejoin after the first lap behind the Safety Car.

Overtaking during this lap is permitted only if a car is delayed when leaving the red flag line and cars behind cannot avoid passing it without unduly delaying the remainder of the field. In this case, drivers may overtake only to re-establish the order they were in before the race was suspended. During this lap, Article 2.10 of ISC Appendix H will apply.

Any driver who is delayed leaving the red flag line may not overtake another moving car if they were stationary after the remainder of the cars had crossed the red flag Line, and must form up at the back of the line of cars behind the Safety Car. If more than one driver is affected, they must form up at the back of the field in the order in which they left the grid

A penalty will be imposed on any driver who, in the opinion of the Stewards, unnecessarily overtook another car during the first lap.

If the race cannot be resumed, the final classification will be that of the race order at the end of the penultimate lap before the lap during which the signal to suspend the race was given.

47.3 *A car which is judged by the Stewards to have been responsible for causing an incident or situation which resulted in a Red Flag may be given a penalty up to and including disqualification from the Race.*

ARTICLE 48 - ARRIVÉE

48.1 Le signal de fin de course sera donné à la ligne dès que la voiture de tête la franchit après l'expiration du temps prévu.

Si la voiture de tête est à l'arrêt, le drapeau à damier est présenté à la voiture suivante la mieux classée circulant sur la piste.

48.2 Si, pour quelque raison que ce soit (autre qu'en vertu de l'article 47), le signal de fin de course est donné avant l'expiration du temps prévu, la course sera considérée terminée lorsque la voiture de tête a franchi la ligne pour la dernière fois avant le signal. Si le signal de fin de course est retardé pour quelque raison que ce soit, la course sera considérée terminée à l'heure où elle aurait dû se terminer.

48.3 Après avoir reçu le signal de fin de course, toutes les voitures classées doivent se rendre directement en parc fermé, sans retard inutile, sans recevoir aucun objet et sans aucune assistance (sauf celle des commissaires de piste si nécessaire).

Toute voiture classée qui ne peut pas rejoindre le parc fermé par ses propres moyens sera placée sous le contrôle exclusif des commissaires de piste, qui dirigeront la voiture vers le parc fermé.

ARTICLE 49 - PARC FERMÉ

49.1 Le promoteur peut choisir ou non d'appliquer la procédure du Parc fermé. L'information concernant l'application du Parc fermé sera communiquée à chaque épreuve aux concurrents dans le règlement particulier. Si le promoteur décide d'appliquer la procédure du Parc fermé, les voitures seront placées sous les conditions du Parc fermé (voir l'article 49.1).

49.2 Seuls les officiels responsables de la surveillance peuvent entrer dans le parc fermé. Aucune intervention de quelque nature que ce soit n'est autorisée à moins d'être approuvée par ces officiels. Les représentants de Pirelli, qui seront nommés dans un bulletin des Commissaires sportifs, peuvent entrer dans le parc fermé afin de vérifier la pression des pneus.

49.3 Lorsque le parc fermé est en service, la zone située entre la ligne et l'entrée du parc fermé sera également considérée comme faisant partie du parc fermé.

49.4 Le parc fermé doit être suffisamment grand et sécurisé pour qu'aucune personne non autorisée ne puisse y accéder.

49.5 Sauf indication contraire, le parc fermé durera normalement un maximum d'une heure à partir du drapeau à damier pour toute séance de qualification ou course(s). Après ce délai, toutes les voitures qui n'ont pas été sélectionnées pour un examen complémentaire par le Délégué Technique ou ordonné par les Commissaires sportifs seront libérées par une communication officielle du Directeur de Course ou des Commissaires sportifs via la radio d'équipe et/ou l'application de messagerie d'équipe.

49.6 Les demandes de libération anticipée du parc fermé après la qualification ou la/les course(s), pour des circonstances exceptionnelles, doivent être soumises par écrit aux Commissaires sportifs. Pour les courses, ces demandes ne seront examinées que si la voiture n'est pas, ou ne sera pas, classée.

ARTICLE 50 - CLASSIFICATION

50.1 La voiture classée première sera celle ayant parcouru la plus grande distance dans le temps prévu. Toutes les voitures seront classées (sous réserve de l'article 50.3) en tenant compte

ARTICLE 48 - FINISH

48.1 *The end-of-race signal will be given at the Line as soon as the leading car crosses it after the scheduled time has elapsed.*

If the leader is stopped, the chequered flag is presented to the next-best placed car running on the track.

48.2 *Should for any reason (other than under Article 47) the end-of-race signal be given before the scheduled time has elapsed, the race will be deemed to have finished when the leading car last crossed the Line before the signal was given. Should the end-of-race signal be delayed for any reason, the race will be deemed to have finished when it should have finished.*

48.3 *After receiving the end-of-race signal, all classified cars must proceed directly to the Parc Fermé without any unnecessary delay, without receiving any object whatsoever and without any assistance (except that of the marshals if necessary).*

Any classified car which cannot reach the Parc Fermé under its own power will be placed under the exclusive control of the marshals, who will direct the car to the Parc Fermé

ARTICLE 49 - PARC FERME

49.1 *The promoter may or may not choose to operate Parc Fermé. Competitors will be notified in the Supplementary regulations on Parc Fermé for each event. Should the Promoter choose to operate Parc Fermé, the cars will be under Parc Fermé conditions (see article 49.2).*

49.2 *Only those Officials responsible for supervision may enter the Parc Fermé. No intervention of any kind is allowed there unless authorised by such Officials. Pirelli representatives, who will be named in a Stewards Bulletin, may enter Parc Fermé in order to check tyre pressures.*

49.3 *When the Parc Fermé is in use, the area between the Line and the Parc Fermé entrance will be considered to be Parc Fermé as well*

49.4 *The Parc Fermé shall be sufficiently large and secure so that no unauthorised persons can gain access to it.*

49.5 *Unless otherwise specified, the Parc Fermé will normally last for a maximum of one hour from the chequered flag for any qualifying session or the race(s). After this time, any cars which have not been chosen for further examination by the Technical Delegate or ordered by the Stewards will be released by way of an official communication from the Race Director or Stewards via Team Radio and/or the Team Messaging application.*

49.6 *Requests for early release from parc fermé after qualifying or the race(s), due to exceptional circumstances, must be submitted in writing to the Stewards. For races, these requests will only be considered if the car is not, or will not be, classified.*

ARTICLE 50 - CLASSIFICATION

50.1 *The car placed first will be the one having covered the greatest distance in the scheduled time. All cars will be classified (subject to article 50.3) considering the number of complete laps*

du nombre de tours complets qu'elles ont effectués et, pour celles ayant accompli le même nombre de tours, de l'ordre dans lequel elles ont franchi la ligne.

Pour les besoins du présent article uniquement, le temps prévu désigne la période allant de l'heure officielle du départ de la course jusqu'à l'affichage du signal de fin de course conformément à l'article 48.1.

50.2 Si une voiture met plus de deux fois le temps du meilleur tour du vainqueur pour effectuer son dernier tour, ce dernier tour ne sera pas pris en compte dans le calcul de la distance totale parcourue par cette voiture.

50.3 Les voitures ayant parcouru moins de 70 % du nombre de tours effectués par le vainqueur (arrondi à l'unité inférieure) ne seront pas classées.

50.4 La classification finale sera publiée et affichée par l'Organisateur sur le tableau d'affichage numérique dès que possible après la course. Ce seront les seuls résultats valides, sous réserve de toute modification pouvant être apportée conformément au Code et à ces Règlements Sportifs.

ARTICLE 51 - CÉRÉMONIE DU PODIUM ET CONFÉRENCES DE PRESSE

51.1 Il y aura une cérémonie du podium après chaque course. Lorsqu'il y a au moins six voitures engagées dans une catégorie ou une Coupe, et qu'au moins trois voitures terminent, les pilotes classés en 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} position, ainsi qu'un représentant de l'équipe vainqueur, doivent assister à la cérémonie de remise des prix sur le podium et respecter la procédure du podium définie par l'Organisateur. Lorsqu'il y a moins de six voitures engagées ou moins de trois voitures terminant dans une catégorie ou une Coupe, mais plus d'une, seuls les pilotes vainqueurs et le représentant de l'équipe assisteront à la cérémonie.

Le podium suivra le protocole établi par l'Organisateur.

Si tous les pilotes d'une voiture sont de la même nationalité, l'équipe peut choisir entre la nationalité de la licence du Concurrent ou celle des pilotes pour le drapeau du podium de cette voiture. Les équipes doivent notifier à l'Organisateur leur souhait d'utiliser une nationalité alternative, par écrit, avant la fin des contrôles administratifs.

Course 1, Course 2 :

1 : 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} place de la GT3 Revival Series Pro-Am Cup + un représentant de l'équipe de la voiture victorieuse

2 : 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} place de la GT3 Revival Series Am Cup + un représentant de l'équipe de la voiture victorieuse

Cela peut être dupliqué dans le cas où des podiums sont attribués à la fois pour les voitures de Gen I et de Gen II.

3 : Iron Cup (en cas d'éligibilité) ou d'autres trophées supplémentaires, le cas échéant.

51.2 Les Concurrents et les pilotes s'engagent à respecter les instructions qui leur seront données concernant la cérémonie du podium. Tout manquement entraînera des pénalités à la discrétion des Commissaires sportifs.

51.3 Une amende sera infligée à tout Concurrent requis qui sera absent pendant une partie ou la totalité de la cérémonie du podium, sauf en cas de force majeure reconnue comme telle par les Commissaires sportifs.

51.4 Conférence de presse de qualification

Si cela est demandé, les pilotes doivent se rendre à la conférence de presse dans le centre médias ou tout autre lieu spécifié à l'Annexe 1.

they have covered and, for those which have completed the same number of laps, the order in which they crossed the Line. For the purposes of this article only, the scheduled time means the period from the Official race start time up to and including the showing of the end-of-race signal in accordance with Article 48.1.

50.2 *If a car takes more than twice the time of the winner's fastest lap to cover its last lap, this last lap will not be taken into account when calculating the total distance covered by that car.*

50.3 *Cars having covered less than 70% of the number of laps covered by the winner (rounded down to the nearest whole number of laps) will not be classified.*

50.4 *The final classification will be published and posted by the Organiser on the Digital Notice Board as soon as possible after the race. These will be the only valid results, subject to any amendments which may be made under the Code and these Sporting Regulations.*

ARTICLE 51 - PODIUM CEREMONY AND PRESS CONFERENCES

51.1 *There will be a podium ceremony after every race. Where there are at least six cars entered in a category or Cup and at least three cars finishing, the drivers finishing in 1st, 2nd and 3rd positions and a representative of the winning Team must attend the prize-giving ceremony on the podium and abide by the podium procedure determined by the Promoter. When there are fewer than six cars entered or fewer than three cars finishing in a Category or Cup, but more than one, then only the winning drivers and Team representative will attend.*

The podium will follow the protocol laid down by the Promoter.

Should all the drivers of a car share the same nationality, the Team may choose between the nationality of the Competitor's License or that of the Drivers for the podium flag for that car. Teams must notify the Promoter of a wish to use an alternative nationality, in writing, before the end of the Administrative checks.

Race 1, Race 2:

1: 1st, 2nd and 3rd GT3 Revival Series Pro-Am Cup + a Team Representative of the Winning Car

2: 1st, 2nd and 3rd GT3 Revival Series Am Cup + a Team Representative of the Winning Car

This may be duplicated in case podiums are awarded in both Gen I and Gen II cars.

3: Winner of the Iron Cup (in case of eligibility) or other additional trophies in case of any.

51.2 *The Competitors and drivers undertake to comply with the instructions that they will be given concerning the podium ceremony. Any infringement will result in penalties at the discretion of the Stewards.*

51.3 *A fine will be imposed on any required Competitor who is absent for part or all of the podium ceremony, except in a case of force majeure recognised as such by the Stewards.*

51.4 Qualifying Press Conference

If so requested, drivers must proceed to the Press Conference in the media centre or other location specified in Appendix 1.

51.5 Une amende sera infligée à tout Concurrent requis qui sera absent, sauf en cas de force majeure reconnue comme telle par les Commissaires sportifs.

51.6 Conférences de presse

Après le podium, si cela est demandé, les pilotes doivent rester disponibles pendant au moins une heure pour des interviews télévisées et médiatiques ou toute autre activité spécifiée à l'Annexe 1 de l'Événement.

51.7 Les Team Managers sont responsables de s'assurer que leurs pilotes remplissent leurs obligations.

Une amende sera infligée à tout pilote qui sera absent, sauf en cas de force majeure reconnue comme telle par les Commissaires sportifs.

51.5 *A fine will be imposed on any required Competitor who is absent except in case of force majeure recognised as such by the Stewards.*

51.6 Press Conferences

After the podium, if so requested, the drivers must remain available for at least one hour for TV and Media interviews or any other activity specified in the Appendix 1 of the Event.

51.7 *The Team Managers are responsible for ensuring that their drivers fulfil their obligations.*

A fine will be imposed on any driver who is absent except in a case of force majeure recognised as such by the Stewards.

PENDING ASN APPROVAL

ANNEXE 1 | GT3 REVIVAL SERIES | APPENDIX 1

INFORMATIONS REQUISES CONFORMEMENT A L'ARTICLE 9.2

INFORMATION REQUIRED UNDER ARTICLE 9.2

PARTIE A

- a) Nom et adresse de l'Autorité Sportive Nationale (ASN).
- b) Nom et adresse de l'Organisateur.
- c) Date et lieu de l'Épreuve.
- d) Adresses postale et électronique ainsi que numéros de téléphone et de fax auxquels les demandes de renseignements peuvent être adressées.
- e) Détails du circuit, qui doivent inclure :
 1. emplacement et accès,
 2. longueur d'un tour,
 3. sens (horaire ou antihoraire),
 4. emplacement de la sortie des stands par rapport à la Ligne,
 5. classement de l'homologation FIA du circuit,
 6. date d'expiration de la licence FIA.
- f) Emplacement précis sur le circuit de :
 1. Bureau des Commissaires sportifs,
 2. Bureau du Directeur de Course,
 3. Vérifications administratives,
 4. Contrôle technique, zone plate et pesée,
 5. Parc Fermé,
 6. Briefing des pilotes et concurrents,
 7. Centre médias,
 8. Centre d'accréditation médias.
- g) Liste de tous trophées supplémentaires et prix spéciaux en plus de ceux spécifiés dans le présent Règlement Sportif.
- h) Noms des Officiels de l'Épreuve suivants, désignés par l'ASN :
 - . Commissaire sportifs,
 - . Directeur de Course,
 - . Secrétaire de l'Épreuve,
 - . Délégué Technique National,
 - . Médecin Chef National.
 - . Toute autre information spécifique.

PARTIE B – À REMPLIR PAR LE PROMOTEUR

- 1 : Informations sur le programme :
 - Début des vérifications administratives et du contrôle technique le..... (date) à..... (heure).
 - Date et heure du briefing
 - Heure de départ de la ou des course(s).
- 2 : Organisation et gestion de l'Épreuve.
- 3 : Liste des Officiels nommés par le Promoteur et l'ASN parente. Tous autres Officiels.
- 4 : Composition du Comité Sportif de la Série pour l'Épreuve.
- 5 : Recours, protestations et amendes.
- 6 : Autres informations, y compris le lien vers le digital notice board

PARTIE C – Programme détaillé

PARTIE D – Assurance de l'événement

PART A

- a) Name and address of the National Sporting Authority (ASN).
- b) Name and address of the Organiser.
- c) Date and place of the Event.
- d) Postal and e-mail addresses and telephone and fax numbers to which enquiries can be addressed.
- e) Details of the circuit, which must include:
 1. location and how to gain access,
 2. length of one lap
 3. direction (clockwise or anti-clockwise),
 4. location of the pit exit in relation to the Line.
 5. Grade of the FIA circuit homologation
 6. Date of the expiry of the FIA licence
- f) Precise location at the circuit of:
 1. Stewards' office
 2. Race Director's office
 3. Sporting checks
 4. Scrutineering, flat area and weighing
 5. Parc Fermé
 6. Drivers' and Competitors' briefing
 7. Media centre
 8. Media accreditation centre.
- g) List of any supplementary trophies and special awards in addition to those specified in these Sporting Regulations.
- h) The names of the following Officials of the Event, appointed by the ASN:
 - . Steward,
 - . Clerk of the Course,
 - . Secretary of the Event,
 - . Chief National Scrutineer,
 - . Chief National Medical Officer.
 - . Any other specific items.

PART B – TO BE COMPLETED BY THE PROMOTER

- 1: Timetable Information:
 - Start of the sporting checks and Scrutineering on..... (date) at..... (time).
 - Time and date of the Briefing
 - Start time of the race(s).
- 2: Organisation and Management of the Event
- 3: List of Officials nominated by the Promoter and the Parent ASN Any other Officials
- 4: Composition of the Series Sporting Board for the Event
- 5: Appeal, Protest and fines,
- 6: Other information including link to the Digital notice board

PART C – Detailed Timetable

PART D – Event Insurance

ANNEXE 2 | GT3 REVIVAL SERIES | APPENDIX 2
SEANCES D'ESSAIS OFFICIELS PAYANTS – REGLEMENT SPORTIF
OFFICIAL PAID TEST SESSIONS – SPORTING REGULATIONS

Des séances d'essais officiels payants peuvent avoir lieu avant plusieurs Épreuves ; elles ne sont pas obligatoires et sont ouvertes à tous les participants. Tous ceux qui participent aux séances d'essais officiels payants doivent se conformer au règlement suivant, qui pourra être complété et modifié par des notes sportives émises sur place à chaque Épreuve.

Official paid test sessions may take place before a number of Events; these are not mandatory and are open to all participants. All those entering the Official Paid Test Sessions must abide by the following regulations, which will be completed and amended by any sporting notes issued on site at each individual event.

PENDING GASN APPROVAL

ANNEXE 3 | GT3 REVIVAL SERIES | APPENDIX 3

CALENDRIER PROVISOIRE 2026

2026 PROVISIONAL CALENDAR

R1	11-12 April	Circuit Paul Ricard	France	GT World Challenge Europe PWD by AWS
R2	22-24 May	Spa	Belgium	Spa Classic
R3	3-5 July	Le Mans	France	Le Mans Classic
R4	29-30 August	Nürburgring	Germany	GT World Challenge Europe PWD by AWS
R5	3-4 October	Barcelona	Spain	GT World Challenge Europe PWD by AWS

PENDING ASN APPROVAL

ANNEXE 4 | GT3 REVIVAL SERIES | APPENDIX 4

COMITE SPORTIF & TECHNIQUE – REGLES ET REGLEMENTS

SPORTING & TECHNICAL BOARD – RULES AND REGULATIONS

COMITÉ SPORTIF RÈGLES ET RÈGLEMENTS

RÈGLEMENTS INTERNES

Article 1 – Objet

Le Comité Sportif est un organe constitué par les Promoteurs de la Série, Peter Auto et SRO Motorsports Group, ayant pour objet de gérer certains aspects relatifs à l'application du Règlement Sportif et Technique ainsi qu'à l'organisation des Épreuves du GT3 Revival Series, autres que ceux relevant de la compétence exclusive des Officiels de l'Épreuve tels que définis par les dispositions du Code Sportif International.

Article 2 – Membres

Le Comité Sportif sera composé des personnes suivantes ou de leurs représentants :

- Le Directeur Général de la Série
- Le Directeur de Course
- Le Directeur Technique
- Le Directeur Sportif
- Un Commissaire sportifs
- Un Représentant de l'ASN Parente

Article 3 – Missions

Les missions du Comité Sportif incluent :

- Délivrer des clarifications sur le règlement et son interprétation
- Prendre des décisions sur l'application du règlement lors des Épreuves, afin de répondre à des situations spécifiques (par exemple, raccourcissement des procédures de la grille, problèmes liés au calendrier)
- Répondre à toute situation impliquant la gestion commerciale de la Série
- Décider de l'acceptation des demandes d'essais privés, y compris pour le coaching et les participants d'autres séries, ainsi que des pénalités ou restrictions dans le GT3 Revival Series
- Décider des dérogations concernant les catégorisations des pilotes
- Décider des pénalités liées aux temps d'arrêt aux stands
- Décider de toute question concernant les points ou le classement de la Série, incluant les points attribués pour le meilleur tour en qualifications.

Article 4 – Réunions

Les réunions du Comité Sportif de la Série peuvent être convoquées à tout moment lors d'une Épreuve, ou être tenues par courrier électronique entre les Épreuves.

Les décisions seront prises à la majorité des membres. Deux membres ou plus peuvent être autorisés à prendre des décisions concernant des dérogations ou permissions au nom du Comité.

Article 5 – Droit de protestation

Toute décision prise par le Comité Sportif de la Série est définitive et ne peut faire l'objet d'aucune protestation ni appel.

SPORTING BOARD RULES AND REGULATIONS

INTERNAL REGULATIONS

Article 1 – Purpose

The Sporting Board is a body set up by the Series Promoters, Peter Auto and SRO Motorsports Group, the purpose of which is to manage certain aspects relating to the application of the sporting and Technical Regulations and the organisation of the GT3 Revival Series Events, other than those which fall within the exclusive remit of the Officials of the Event as defined by the provisions of the International Sporting Code.

Article 2 – Members

The Sporting Board will consist of the following people or their representatives:

- *The Series General Manager*
- *The Race Director*
- *The Technical Director*
- *The Sporting Director*
- *A Steward*
- *A Representative of the Parent ASN*

Article 3 – Missions

The tasks of the Sporting Board will include:

- *Issuing clarifications on the regulations and their interpretation*
- *Taking decisions on the application of the regulations at the Events, in order to respond to specific situations (e.g. shortening of grid procedures, Timetable issues)*
- *Responding to any situations involving the commercial management of the Series*
- *Deciding on the acceptance of requests for private testing including coaching and participants of other series, and on any penalties or restrictions in GT3 Revival Series*
- *Deciding on exemptions for Driver Categorisations*
- *Deciding on pit stop time penalties*
- *Deciding on any questions concerning points or the classification of the Series including points for fastest lap in qualifying.*

Article 4 – Meetings

Meetings of the Series Sporting Board can be called at any point during an Event or can be convened by email between Events.

Decisions will be taken by majority agreement of the members. Two or more members may be authorised to take decisions on matters of derogations or permissions on behalf of the Board.

Article 5 – Right of Protest

Any decision taken by the Series Sporting Board is final and not subject to protest or appeal.

COMITÉ TECHNIQUE DE LA SÉRIE RÈGLES ET RÈGLEMENTS

RÈGLEMENTS INTERNES

Article 1 – Objet

Le Comité Technique de la Série est un organe constitué par le Promoteur de la Série, SRO Motorsports Group, ayant pour objet de gérer certains aspects relatifs à l'application du Règlement Technique, autres que ceux relevant de la compétence exclusive des Officiels de l'Épreuve tels que définis par les dispositions du Code Sportif International.

Article 2 – Membres

Le Comité Technique de la Série sera composé des personnes suivantes ou de leurs représentants :

- Le Président de SRO
- Le Directeur Technique de SRO
- Un Représentant de la FFSA.

Article 3 – Missions

Les missions du Comité Technique de la Série incluent :

- Adaptations et modifications de l'équilibre des performances
- Questions d'éligibilité des voitures
- Émission de Notes Techniques aux concurrents.

Article 4 – Réunions

Les réunions du Comité Technique de la Série peuvent être convoquées à tout moment lors d'une Épreuve, ou être tenues par courrier électronique entre les Épreuves.

Les décisions seront prises à l'unanimité des membres.

Article 5 – Droit de protestation

Les décisions prises par le Comité Technique de la Série ne peuvent faire l'objet d'aucun recours.

COMITÉ DES ÉQUIPES SRO

RÈGLEMENTS INTERNES

Article 1 – Objet

Un Comité constitué de représentants des équipes les plus anciennes des séries internationales SRO sera mis en place afin de donner aux concurrents une voix sur les questions concernant la catégorisation des pilotes.

Article 2 – Membres

Les représentants de toutes les équipes engagées pour la saison complète 2026 seront invités à faire partie du Comité pour la saison 2026.

Article 3 – Missions

La mission du Comité des Équipes SRO est de conseiller sur les questions de catégorisation des pilotes et de composition des équipages, en particulier les appels concernant les pilotes catégorisés Or souhaitant concourir dans la catégorie Pro-Am.

D'autres missions peuvent être ajoutées, incluant les montées en catégorie des pilotes, les pénalités pour dérogations des pilotes, ou encore les pénalités pour les pilotes dont les performances, bien que conformes aux critères d'éligibilité, pourraient ne pas être en adéquation avec les attentes de la GT3 Revival Series.

SERIES TECHNICAL BOARD RULES AND REGULATIONS

INTERNAL REGULATIONS

Article 1 – Purpose

The Series Technical Board is a body set up by the Series Promoter, SRO Motorsports Group, the purpose of which is to manage certain aspects relating to the application of the Technical Regulations, other than those which fall within the exclusive remit of the Officials of the Event as defined by the provisions of the International Sporting Code.

Article 2 – Members

The Series Technical Board will consist of the following people or their representatives:

- *The Chairman of SRO*
- *The SRO Technical Director*
- *An FFSA Representative.*

Article 3 – Missions

The tasks of the Series Technical Board will include:

- *Adaptations and Changes to the Balance of Performance*
- *Issues of eligibility of cars*
- *Issuing Technical Notes to the Competitors*

Article 4 – Meetings

Meetings of the Series Technical Board can be called at any point during an Event or can be convened by email between Events.

Decisions will be taken by unanimous agreement of the members.

Article 5 – Right of Protest

Decisions taken by the Series Technical Board may not be appealed.

SRO TEAMS COMMITTEE

INTERNAL REGULATIONS

Article 1 – Purpose

A Committee made up of representatives of the longest-serving teams in the SRO international series will be constituted to give Competitors a voice on matters concerning driver categorisation.

Article 2 – Members

Representatives of all teams entered on a full-season basis in 2026 will be asked to be on the Committee for the 2026 season.

Article 3 – Missions

The task of the SRO Teams Committee is to advise on matters of driver categorisation and line-up, in particular appeals concerning drivers who are categorised Gold but who wish to compete in the Pro-Am category.

Other missions may be added including driver upgrades, driver derogation penalties, or penalties for drivers whose performance, despite fitting the eligibility criteria, may not be in line with the expectations of the GT3 Revival Series

Article 4 – Réunions

Les réunions du Comité peuvent avoir lieu si souhaité, mais la communication principale se fera par courrier électronique.

Article 5 – Vote

Les décisions seront prises à la majorité simple. En cas d'égalité, le promoteur disposera d'une voix prépondérante. Les représentants des équipes doivent s'abstenir de voter sur tout sujet pour lequel ils ont un intérêt personnel.

Article 6 – Décisions

Les décisions sont contraignantes et ne peuvent faire l'objet d'aucun recours.

Article 4 – Meetings

Meetings of the Committee may take place if so wished but main communication will be by email.

Article 5 – Voting

Decisions will be taken by simple majority. In case of a tie, the promoter will have a deciding vote. Team representatives are required to abstain from any votes for which they have a vested interest.

Article 6 – Decisions

The decisions are binding and may not be further appealed.

PENDING GASN APPROVAL

ANNEXE 5 | GT3 REVIVAL SERIES | APPENDIX 5

EQUIPEMENT OBLIGATOIRE – DETAILS FOURNISSEURS

MANDATORY TECHNICAL EQUIPMENT – SUPPLIER DETAILS

PNEUMATIQUES

PIRELLI

IP CODE – DESCRIPTION – PRIX TEAMS

4597900 - 240/650-18 RAINWHB - TBC

4633400 - 240/650-18 SLICKDHG – TBC

4598000 - 260/650-18 RAINWHB – TBC

4633500 - 260/650-18 SLICKDHG – TBC

4634000 - 280/650-18 RAINWHB – TBC

4633100 - 280/650-18 SLICKDHG – TBC

4598100 - 280/660-18 RAINWHB – TBC

4633600 - 280/660-18 SLICKDHG – TBC

4598200 - 280/680-18 RAINWHB – TBC

4633700 - 280/680-18 SLICKDHG – TBC

4634400 - 300/690-18 RAINWHB – TBC

4633800 - 300/690-18 SLICKDHG – TBC

4634100 - 310/660-18 RAINWHB – TBC

4633200 - 310/660-18 SLICKDHG – TBC

4634300 - 320/710-18 RAINWHB – TBC

4634500 - 320/710-18 SLICKDHG – TBC

4649600 - 320/710-19 RAINWHB – TBC

4633900 - 320/710-19 SLICKDHG – TBC

DATA LOGGER

Fournisseur : Emotag

Référence : Enregistreur GP SRO-DL1

Connexion ECU, 1 capteur de pression +/- 20mb

TRANSPONDEUR

Les systèmes d'identification des conducteurs et les transpondeurs doivent être installés dans les voitures pour toutes les sessions.

EQUIPEMENT RADIO

TBC

CAMERA D'INCIDENT

Lors de toutes les épreuves, les équipes doivent installer une caméra vidéo appropriée dans leur voiture, à la satisfaction des commissaires techniques. La caméra doit pouvoir recevoir des cartes de données de type Micro SD, avec ou sans adaptateur.

FUEL

Le fournisseur officiel de carburant pour 2026 sera TotalEnergies

Le carburant officiel sera **ELF RACE 102** / en bidons de 50L

TYRES

PIRELLI

IP CODE – DESCRIPTION - TEAM PRICING

4597900 - 240/650-18 RAINWHB - TBC

4633400 - 240/650-18 SLICKDHG – TBC

4598000 - 260/650-18 RAINWHB – TBC

4633500 - 260/650-18 SLICKDHG – TBC

4634000 - 280/650-18 RAINWHB – TBC

4633100 - 280/650-18 SLICKDHG – TBC

4598100 - 280/660-18 RAINWHB – TBC

4633600 - 280/660-18 SLICKDHG – TBC

4598200 - 280/680-18 RAINWHB – TBC

4633700 - 280/680-18 SLICKDHG – TBC

4634400 - 300/690-18 RAINWHB – TBC

4633800 - 300/690-18 SLICKDHG – TBC

4634100 - 310/660-18 RAINWHB – TBC

4633200 - 310/660-18 SLICKDHG – TBC

4634300 - 320/710-18 RAINWHB – TBC

4634500 - 320/710-18 SLICKDHG – TBC

4649600 - 320/710-19 RAINWHB – TBC

4633900 - 320/710-19 SLICKDHG – TBC

DATA LOGGER

Supplier: Emotag

Reference: Enregistreur GP SRO-DL1

Connexion ECU, 1 capteur de pression +/- 20mb

TRANSPONDER

Driver identification system and transponders are required to be fitted in cars for all sessions.

RADIO EQUIPMENT

TBC

INCIDENT CAMERAS

During all Events, Teams must fit a suitable video camera in their car, to the satisfaction of the scrutineers. The camera must be able to take data cards of the Micro SD variety, with or without an adaptor.

FUEL

The official fuel supplier for 2026 will be TotalEnergies

The official fuel will be **ELF RACE 102** / in 50L drums

		Typical data	
		ELF RACE 102	Unleaded 98
Octane number	RON	> 102,0	97,0 – 99,0
	MON	> 88,0	> 85,0
Density at 15°C	kg/m ³	720,0 – 780,0	720,0 – 775,0
Distillation	% v/v, at 100°C	50 - 75	46 - 71
Oxygen content	% w/w	< 3,70	< 2,70
Sulphur content	mg/kg	< 10,0	< 10,0
Lead content	g/L	< 0,005	< 0,005
Benzene content	% v/v	< 1,0	< 1,0

		Typical data	
		ELF RACE 102	Unleaded 98
Octane number	RON	> 102,0	97,0 – 99,0
	MON	> 88,0	> 85,0
Density at 15°C	kg/m ³	720,0 – 780,0	720,0 – 775,0
Distillation	% v/v, at 100°C	50 - 75	46 - 71
Oxygen content	% w/w	< 3,70	< 2,70
Sulphur content	mg/kg	< 10,0	< 10,0
Lead content	g/L	< 0,005	< 0,005
Benzene content	% v/v	< 1,0	< 1,0

PENDING ASN APPROVAL

ANNEXE 6 | GT3 REVIVAL SERIES | APPENDIX 6

RADIOS ET FREQUENCES DE DIRECTION DE COURSE

RACE CONTROL RADIOS AND FREQUENCIES

Afin d'améliorer la couverture et la réception pour les équipes, nous passerons d'un signal analogique à un signal numérique pour les radios de contrôle de la course.

Les fréquences de contrôle de course pour 2026 sont à déterminer :

La fréquence de chaque épreuve sera communiquée dès que possible.

*In order to improve coverage and reception for the teams, we will be moving **from an analogue to a digital signal for the Race Control radios.***

The 2026 Race Control frequencies are TBC:

The frequency for each individual event will be given as soon as possible.

PENDING ASN APPROVAL