Publication: 16.12.2021 - Application (dès le / from): 01.01.2022

RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT D'EUROPE DE LA MONTAGNE DE LA FIA - CATÉGORIE 1
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA EUROPEAN HILL CLIMB CHAMPIONSHIP - CATEGORY 1

SOMMAIRE

1 INTRODUCTION ET «FACTEUR DE PERFORMANCE»
2. RÈGLEMENT
3. OBLIGATIONS GÉNÉRALES
4. CHAMPIONNAT ET COMPÉTITIONS DE CHAMPIONNAT
5. NOUVELLE CANDIDATURE AU CHAMPIONNAT
6. PRIORITÉ DES COMPÉTITIONS
7. OFFICIELS
8. PILOTES ET CONCURRENTS ADMIS
9. CANDIDATURES DES CONCURRENTS
10. VOITURES ADMISES – CLASSES, GROUPES ET CATÉGORIES
11. MATÉRIEL ADMIS
12. NUMÉROS DE COMPÉTITION ET ORDRE DE DÉPART
13. PUBLICITÉ
14. VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES
15. VÉRIFICATIONS TECHNIQUES ET PESÉE
16. SIGNALISATION PAR DRAPEAUX ET COMPORTEMENT SUR LE PARCOURS
17. DÉROULEMENT DE LA COMPÉTITION
18. PARC FERMÉ
19. DOCUMENTS, CLASSEMENTS, PRIX ET CÉRÉMONIES DES COMPÉTITIONS
20. CLASSEMENT, PRIX ET CÉRÉMONIE DU CHAMPIONNAT
21. PÉNALITÉS
22. AMENDES
23. RÉCLAMATIONS ET APPELS

ANNEXE 1 LISTE DES ORGANISATEURS

ANNEXE 2 PROCÉDURE POUR LA CÉRÉMONIE DE PODIUM DES COMPÉTITIONS DU CHAMPIONNAT

ANNEXE 3 LOGO ET TITRE DU CHAMPIONNAT

ANNEXE 4 APPOSITION DU LOGO DU CHAMPIONNAT SUR LES VOITURES DES GROUPES FIA

ANNEXE 5 MONTAGES CAMÉRAS - LIGNES DIRECTRICES

DISPOSITIONS TECHNIQUES

ANNEXE 6 FICHE TECHNIQUE PF «FACTEUR DE PERFORMANCE» : CONDITIONS ET TOLÉRANCES

ANNEXE 7 ANNEXE TECHNIQUE : VOITURES DE CATÉGORIE 1

CONTENTS

1. FOREWORD AND "PERFORMANCE FACTOR"
2. REGULATIONS
3. GENERAL UNDERTAKINGS
4. CHAMPIONSHIP AND CHAMPIONSHIP COMPETITIONS
5. NEW APPLICATION FOR THE CHAMPIONSHIP
6. PRIORITY OF COMPETITIONS
7. OFFICIALS
8. ELIGIBLE DRIVERS AND COMPETITORS
9. COMPETITORS' APPLICATIONS
10. ELIGIBLE CARS – CLASSES, GROUPS AND CATEGORIES
11. ELIGIBLE MATERIAL
12. COMPETITION NUMBERS AND STARTING ORDER
13. ADVERTISING
14. ADMINISTRATIVE CHECKING
15. SCRUTINEERING AND WEIGHING
16. FLAG SIGNALS AND TRACK BEHAVIOUR
17. RUNNING OF THE COMPETITION
18. PARC FERME
19. DOCUMENTS, CLASSIFICATIONS, PRIZES AND CEREMONIES OF THE COMPETITIONS
20. CLASSIFICATION, PRIZES AND CEREMONY OF THE CHAMPIONSHIP
21. PENALTIES
22. FINES
23. PROTESTS AND APPEALS

APPENDIX 1 LIST OF ORGANISERS

APPENDIX 2 PODIUM CEREMONY PROCEDURE FOR THE CHAMPIONSHIP COMPETITIONS

APPENDIX 3 CHAMPIONSHIP LOGO AND TITLE

APPENDIX 4 POSITIONING OF THE CHAMPIONSHIP LOGO ON THE CARS OF FIA GROUPS

APPENDIX 5 FITTING OF CAMERAS - GUIDELINES

TECHNICAL PROVISIONS

APPENDIX 6 PF "PERFORMANCE FACTOR" TECHNICAL SHEET: CONDITIONS AND TOLERANCES

APPENDIX 7 TECHNICAL APPENDIX: CATEGORY 1 CARS

1. INTRODUCTION

La Fédération Internationale de l'Automobile («la FIA») organise le Championnat d'Europe de la Montagne de la FIA («le Championnat» ou «le CEM»), qui est la propriété de la FIA et embrasse le titre de Champion d'Europe de la Montagne de la FIA pour Pilotes, dans le Championnat spécifique suivant :

– le Championnat d'Europe de la Montagne de la FIA, disputé par les Pilotes engageant des voitures de la Catégorie 1.

FACTEUR DE PERFORMANCE

La FIA introduit le Facteur de Performance («le Pf») dans le Championnat d'Europe de la Montagne de la FIA, disputé par les Pilotes engageant des voitures de la Catégorie 1, dès 2021.

Le Pf est une nouvelle méthode de classification des voitures, dont le calcul consiste à délivrer une valeur de performance propre à chaque voiture en fonction de son poids et de paramètres techniques.

Site internet : www.fiaperformancefactor.com

1. FOREWORD

The Fédération Internationale de l'Automobile ("the FIA") organises the FIA European Hill Climb Championship ("the Championship" or "the EHC"), which is the property of the FIA and comprises the title of FIA European Hill Climb Champion Driver in the following specific Championship:

– the FIA European Hill Climb Championship, contested by Drivers entering cars of Category 1.

PERFORMANCE FACTOR

From 2021, the FIA is introducing the Performance Factor ("the Pf") in the FIA European Hill Climb Championship, contested by Drivers entering cars of Category 1.

The Pf is a new method of classifying the cars, the calculation for which consists in allocating a performance value specific to each car according to its weight and to technical parameters.

Website: www.fiaperformancefactor.com

2. RÈGLEMENTS

2.1 Les textes finaux du Règlement Sportif et du Règlement Particulier sont les versions anglaises, qui feront foi en cas de litige. Les titres de ces documents ne sont utilisés que pour faciliter les références et ne font pas partie du présent Règlement.

2.2 **Règlement Sportif**
Le présent Règlement Sportif entre en vigueur le 1er janvier de chaque année et est publié sur le site internet de la FIA. Il annule et remplace tous les Règlements Sportifs du Championnat d'Europe de la Montagne de la FIA des années précédentes.

3. OBLIGATIONS GÉNÉRALES

3.1 Toutes les parties concernées par toute Compétition du Championnat (FIA, ASN, organisateurs, Concurrents, Pilotes) s'engagent en leur nom propre et celui de leurs employés et agents, à observer :

- toutes les dispositions du Code Sportif International («le Code») et de ses Annexes,
- le Règlement Technique (Annexe J),
- les Lignes Directrices de Sécurité en Course de Côte,
- le Cahier des Charges des Organisateurs du Championnat d'Europe de la Montagne de la FIA,
- les Prescriptions Générales applicables aux Compétitions Internationales de Course de Côte,
- le présent Règlement Sportif et ses Annexes,
- le Règlement Particulier de chaque Compétition.

3.2 Le Championnat et chacune de ses Compétitions sont régis par la FIA conformément au présent Règlement. Par Compétition, on entend toute Compétition comptant pour le Championnat d'Europe de la Montagne de la FIA inscrite au Calendrier Sportif International de la FIA.

3.3 Seule la FIA est habilitée à accorder des dérogations au présent Règlement Sportif.

4. CHAMPIONNAT ET COMPÉTITIONS DE CHAMPIONNAT

4.1 Le Championnat comporte 10 Compétitions au maximum avec un intervalle de deux à trois semaines au minimum (sauf dérogation) entre chacune des Compétitions.
A la fin de chaque saison, sur la base des rapports des observateurs ainsi que des critères organisationnels ou de sécurité, la Commission des Courses de Côte se réserve le droit d'identifier une Compétition qui pourra être remplacée l'année suivante ou ultérieurement par une Compétition candidate ou par une Compétition inscrite dans le cadre de la Coupe Internationale des Courses de Côte de la FIA.
Si le nombre de Compétitions est inférieur à 5, le Championnat sera annulé et la FIA n'attribuera pas le(s) titre(s).

4.2 Il ne peut y avoir qu'une Compétition par pays.

4.3 Chaque Compétition aura le statut de Compétition Internationale libre.

4.4 Carton Jaune
Si, lors d'une Compétition, une défaillance grave ou une infraction est constatée en matière de sécurité (parcours, structure organisationnelle, infrastructures, plan de sécurité, etc.), la Commission des Courses de Côte en avisera la Commission des Epreuves sur Route. Cette procédure donnera lieu à des mesures pouvant mener à la décision d'un carton jaune à l'organisateur de la Compétition ayant commis une telle infraction.
Si deux cartons jaunes sont donnés sur deux éditions FIA consécutives, la Compétition ne pourra pas prétendre à une inscription au Calendrier du Championnat l'année suivante.

2. REGULATIONS

2.1 The final texts of the Sporting Regulations and Supplementary Regulations are the English versions, which will be used should any dispute arise as to their interpretation. Headings in these documents are for ease of reference only and do not form part of the Regulations.

2.2 **Sporting Regulations**
These Sporting Regulations come into force on 1 January of each year and are published on the FIA website. They replace all previous FIA European Hill Climb Championship Sporting Regulations.

3. GENERAL UNDERTAKINGS

3.1 All the parties concerned by any Competition of the Championship (FIA, ASNs, organisers, Competitors, Drivers) undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe:

- all the provisions of the International Sporting Code ("the Code") and its Appendices,
- the Technical Regulations (Appendix J),
- the Hill Climb Safety Guidelines,
- the List of Requirements of the Organisers of the FIA European Hill Climb Championship,
- the General Prescriptions applicable to International Hill Climb Competitions,
- the present Sporting Regulations and their Appendices,
- the Supplementary Regulations of each Competition.

3.2 The Championship and each of its Competitions are governed by the FIA in accordance with these Regulations. Competition means any Competition registered in the FIA European Hill Climb Championship on the FIA International Sporting Calendar.

3.3 Only the FIA is entitled to grant waivers to these Sporting Regulations.

4. CHAMPIONSHIP AND CHAMPIONSHIP COMPETITIONS

4.1 The Championship is run over a maximum of 10 Competitions with an interval of at least two to three weeks (except if there is a special dispensation) between each of the Competitions.
At the end of each season, based on the observers reports and the organisational or safety criteria, the Hill Climb Commission reserves the right to select a Competition that can be replaced the following year or subsequently by a candidate Competition or by a Competition registered as part of the FIA International Hill Climb Cup.
If the number of Competitions is lower than 5, the Championship will be cancelled and the FIA will decline to award the title(s).

4.2 There can be only one Competition per country.

4.3 Each Competition will have the status of a full International Competition.

4.4 Yellow Card
If, during a Competition, a serious failing or an infringement is noted that relates to safety (course, organisational structure, infrastructures, safety plan, etc.), the Hill Climb Commission will report it to the Closed Road Commission. This procedure will give rise to measures that may lead to the decision to give a yellow card to the organiser of the Competition having committed such an infringement.

If two yellow cards are given at two consecutive FIA editions, the Competition will not be eligible for registration on the Calendar of the following year's Championship.

Carton Bleu
Un carton bleu peut être donné par la Commission des Courses de Côte à un organisateur/une ASN si un manquement grave aux règlements et aux obligations liées (structure organisationnelle, etc.) est constaté.
Pour que la Compétition soit inscrite au Calendrier de l'année suivante, l'organisateur/ASN doit accepter et mettre en œuvre la liste d'actions convenue avec la Commission des Courses de Côte.

Blue Card
A blue card can be given by the Hill Climb Commission to an organiser/ASN if a serious lack of compliance with the regulations and the commitments undertaken (organisational structure, etc.) is observed.
To be included in the following year's Calendar, the organiser/ASN must accept and implement the action list agreed with the Hill Climb Commission.

5. NOUVELLE CANDIDATURE AU CHAMPIONNAT

Toute candidature pour l'inscription et l'organisation d'une nouvelle Compétition du Championnat est soumise à une procédure d'inspection précisée dans le «Cahier des Charges des Organisateurs du Championnat d'Europe de la Montagne de la FIA».

5. NEW APPLICATION FOR THE CHAMPIONSHIP

Any application for the registration and organisation of a new Competition in the Championship is subject to an inspection procedure, set out in the "List of Requirements for Organisers of the FIA European Hill Climb Championship".

6. PRIORITÉ DES COMPÉTITIONS

Si des Compétitions Nationales sont organisées conjointement, la Compétition Internationale demeure prioritaire. L'organisateur s'engage à assurer en priorité dans le cadre de son Épreuve :

- la promotion et le programme de la Compétition du Championnat,
- la visibilité des Pilotes engagés dans le Championnat,
- l'attribution des numéros de Compétition et l'ordre de départ des Pilotes engagés dans le Championnat,
- la cérémonie de podium de la Compétition du Championnat.

6. PRIORITY OF COMPETITIONS

If National Competitions are organised jointly, the International Competition has priority. The organiser undertakes to ensure as a priority within the framework of its Event:

- the promotion and programme of the Championship Competition,
- the visibility of the Drivers entered in the Championship,
- the allocation of the Competition numbers and the starting order of the Drivers entered in the Championship,
- the podium ceremony of the Championship Competition.

7. OFFICIELS

7.1 Pour chaque Compétition, la FIA désignera les officiels suivants :

- un observateur,
- un président des commissaires sportifs,
- un commissaire sportif.

En outre, la FIA se réserve le droit de désigner un observateur technique, un délégué technique, un délégué médical, un délégué sécurité et/ou un délégué média.

Le délégué technique désigné par la FIA sera responsable des vérifications techniques et aura pleine autorité sur les commissaires techniques nationaux.

7.2 L'ASN organisatrice de la Compétition ou délivrant le permis d'organisation désignera les officiels suivants :

- un commissaire sportif,
- un directeur de course,
- un directeur de course adjoint,
- un commissaire technique en chef,
- un médecin-chef et un second médecin,
- un secrétaire de la Compétition,
- un délégué de la sécurité.

7.3 **Collège des commissaires sportifs**
Le collège des commissaires sportifs doit être composé de 3 commissaires sportifs, chacun de nationalité différente.

7.4 Le directeur de course doit être présent pendant toute la durée de la Compétition, depuis les vérifications administratives jusqu'à après la remise des prix officielle ou au moins jusqu'à expiration du délai pour le dépôt d'une réclamation.

7.5 Au moins un des commissaires sportifs et le commissaire technique en chef doivent être présents à la Compétition au plus tard une heure avant l'heure d'ouverture des vérifications administratives.

7. OFFICIALS

7.1 For each Competition the FIA will nominate the following officials:

- one observer,
- one chairman of the stewards,
- one steward.

In addition, the FIA may nominate a technical observer, a technical delegate, a medical delegate, a safety delegate and/or a media delegate.

The technical delegate nominated by the FIA will be responsible for scrutineering and will have full authority over the national scrutineers.

7.2 The ASN organising the Competition or issuing the permit to organise the Competition will appoint the following officials:

- one steward,
- one clerk of the course,
- one assistant clerk of the course,
- one chief scrutineer,
- one chief medical officer and a second doctor,
- one secretary of the Competition,
- one safety delegate.

7.3 **Panel of stewards**
The panel of stewards must be made up of 3 stewards of different nationalities.

7.4 The clerk of the course must be present throughout the Competition, from the administrative checking until after the official prize-giving or at least until the time allotted for registering a protest has expired.

7.5 At least one of the stewards and the chief scrutineer must be present at the venue of the Competition at the latest one hour before the opening of the administrative checking.

8. PILOTES ET CONCURRENTS ADMIS

8.1 Les Pilotes et les Concurrents doivent être titulaires de Licences Internationales FIA de Pilote (Degré ITD-R) et de Concurrent en cours de validité et des autorisations (visas) nécessaires délivrées par leur ASN affiliée à la FIA.
Les Pilotes doivent être détenteurs du permis de conduire automobile.

8.2 Les Concurrents et Pilotes étrangers au pays organisateur doivent être en possession d'une autorisation de départ écrite de l'ASN qui a établi leur Licence (même sous forme d'une simple note sur la Licence).

9. CANDIDATURES DES CONCURRENTS

9.1 Fiche Technique Pf (voir Annexe 6)
Avant toute inscription auprès de l'organisateur à une Compétition du Championnat, les Concurrents et les Pilotes devront :
- avoir enregistré la voiture engagée sur le site internet Pf (www.fiaperformancefactor.com) ;
- avoir complété la Fiche Technique Pf ;
- avoir obtenu les deux identifiants Pf et PF-ID associés à la voiture engagée.

Inscriptions des Concurrents et des Pilotes
Aucune inscription auprès de la FIA n'est requise. Les Concurrents et les Pilotes s'inscrivent directement auprès de l'organisateur sur chacune des Compétitions du Championnat.

9.2 Les candidatures de participation à la Compétition devront être soumises à l'organisateur au moyen du formulaire d'engagement disponible auprès de l'organisateur ou sur le site internet de l'organisateur.
Le droit d'engagement sera précisé dans le Règlement Particulier.
Le droit d'engagement à la Compétition FIA sera identique à celui établi pour la Compétition Nationale du Championnat du pays organisateur.
L'engagement, dûment daté et signé par le Pilote (un seul Pilote par engagement) et le Concurrent, ne sera accepté que s'il est accompagné :
- des droits d'engagement ;
- des copies des Licences Internationales FIA de Pilote et de Concurrent en cours de validité ;
- d'une copie de la Fiche Technique Pf ou des identifiants Pf et PF-ID de la voiture ;
et reçu dans le délai fixé à l'Article 9.5.

9.3 Si des Compétitions Nationales sont organisées conjointement, le formulaire d'engagement doit spécifier explicitement la participation du Pilote à la Compétition du Championnat.

9.4 Les candidatures de participation par courrier ou par e-mail doivent être confirmées par écrit, jusqu'à la clôture des engagements, par communication des informations nécessaires selon le formulaire d'engagement.

9.5 La date de clôture des engagements est fixée au mercredi (minuit, heure CET) de la semaine précédant chaque Compétition.

9.6 La limite du nombre des engagements de la Compétition sera précisée dans le Règlement Particulier.

9.7 Les droits d'engagement comprennent dans tous les cas la prime d'assurance Responsabilité Civile du Concurrent et du Pilote, ainsi que les numéros de Compétition nécessaires.

9.8 Une liste provisoire des Pilotes dont le dossier d'inscription est complet (voir Article 9.2 du présent Règlement Sportif) doit être publiée et mise à jour régulièrement sur le site internet de l'organisateur dès l'ouverture des engagements jusqu'à la date de clôture des engagements.
Cette liste (format libre) doit porter la mention «provisoire» et être horodatée.

8. ELIGIBLE DRIVERS AND COMPETITORS

8.1 Drivers and Competitors must hold valid FIA International Driver's Licences (Grade ITD-R) and International Competitor's Licences, as well as the necessary authorisations (visas) issued by their ASNs affiliated to the FIA.
Drivers must hold a car driving licence.

8.2 Foreign Competitors and Drivers must be in possession of written authorisation to take part in the Competition from the ASN which issued them with their Licence(s) (even in the form of a simple note on the Licence).

9. COMPETITORS' APPLICATIONS

9.1 Pf Technical Sheet (see Appendix 6)
Before registering with the organiser of a Championship Competition, Competitors and Drivers must:

- have registered the entered car on the Pf website (www.fiaperformancefactor.com);
- have filled in the Pf Technical Sheet;
- have obtained the two Pf and PF-ID identifiers associated with the entered car.

Registration of Competitors and Drivers
No registration with the FIA is required. Competitors and Drivers register their entry directly with the organiser on each of the Championship Competitions.

9.2 Applications to take part in the Competition must be submitted to the organiser by means of the entry form available from the organiser or on the organiser's website.

The entry fee will be indicated in the Supplementary Regulations.
The entry fee for the FIA Competition will be the same as that established for the National Competition of the Championship of the organising country.
An entry, duly dated and signed by the Driver (one Driver only per entry) and the Competitor, will be accepted only if it is accompanied by:
- the entry fees;
- copies of the currently valid FIA International Driver's and Competitor's Licences;
- a copy of the Pf Technical Sheet or of the Pf and Pf-ID identifiers of the car;
and received by the deadline set in Article 9.5.

9.3 If National Competitions are organised jointly, the entry form must explicitly specify the Driver's participation in the Championship Competition.

9.4 Entry applications submitted by mail or by email must be confirmed in writing, up to the close of entries, providing the information requested on the entry form.

9.5 The entry closing date is the Wednesday (midnight, CET) of the week preceding each Competition.

9.6 The limit on the number of entries for the Competition will be indicated in the Supplementary Regulations.

9.7 In all cases, the entry fees include the Competitor's and Driver's Civil Liability insurance premium, as well as the necessary Competition numbers.

9.8 A provisional list of Drivers whose registration dossier is complete (see Article 9.2 of these Sporting Regulations) must be published and updated regularly on the organiser's website from the opening of entries up to the closing date for entries.

This list (free format) must be marked "provisional" and show the date and time.

Si cette liste provisoire combine les données des diverses compétitions organisées conjointement, tous les Pilotes candidats à une participation à la Compétition FIA doivent être explicitement identifiés (Championnat FIA, Catégorie FIA, Groupe FIA, Classe FIA).

9.9 Le projet de liste officielle des engagés à la Compétition FIA (format standard FIA) doit être soumis à la FIA pour contrôle avant publication.
La liste officielle des engagés de la Compétition du Championnat sera établie séparément et publiée dans une documentation faisant figurer le titre et le logo du Championnat.
Si une liste des engagés supplémentaire combine les données des diverses compétitions organisées conjointement, tous les Pilotes candidats à une participation à la Compétition FIA doivent être explicitement identifiés (Championnat FIA, Catégorie FIA, Groupe FIA, Classe FIA).

9.10 Toutes les candidatures seront étudiées par l'organisateur, qui publiera la liste officielle des engagés (la liste des voitures et des Pilotes acceptés, avec leur numéro de Compétition et au format standard FIA) au plus tard le lundi à midi (heure CET) précédant la Compétition.
Les candidats refusés en seront avisés par écrit au plus tard dans les 2 jours qui suivront la date de clôture des engagements et au plus tard 5 jours avant le début de la Compétition.

9.11 En cas de refus d'inscription ou d'annulation de la Compétition, les droits d'engagement seront intégralement remboursés.

9.12 En cas de forfait pour des raisons de Force Majeure et sous réserve de réception d'une demande écrite, des conditions de remboursement éventuellement applicables seront précisées dans le Règlement Particulier.

9.13 Les doubles départs (1 Pilote pour 2 voitures ou 1 voiture pour 2 Pilotes) ne sont pas autorisés.

9.14 Une fois la liste officielle des engagés publiée par l'organisateur, la mise à jour ou la publication de versions successives n'est pas autorisée.

9.15 Aucun amendement autre que ceux spécifiés ci-dessous ne peut être apporté à un engagement, une fois la liste des engagés publiée par l'organisateur.

9.16 Un changement de voiture après la clôture des engagements n'est permis que jusqu'à la fin des vérifications du Concurrent concerné, pour autant que la nouvelle voiture appartienne au même groupe que la voiture remplacée.

9.17 Un changement de Concurrent après la clôture des engagements n'est pas autorisé. Les changements de Pilotes sont autorisés conformément à l'Article 9.13 du Code. Le Pilote remplaçant - détenteur du permis de conduire automobile, titulaire d'une Licence Internationale valable et en possession de l'autorisation de son ASN - devra être désigné avant les vérifications administratives pour la voiture considérée. Ce Pilote remplaçant ne pourra pas être un Pilote figurant déjà sur la liste des engagés. Aucune permutation de Pilotes engagés ne sera admise.

10. VOITURES ADMISES – CLASSES, GROUPES ET CATÉGORIES

10.1 Chaque Compétition est ouverte aux voitures détenant une Fiche Technique Pf (voir Annexe 6) et un passeport technique national et répondant aux prescriptions techniques de l'Annexe 7 au présent Règlement Sportif pour les groupes suivants :

If this provisional list combines data from different competitions that are organised jointly, all Drivers who are applying to take part in the FIA Competition must be explicitly identified (FIA Championship, FIA Category, FIA Group, FIA Class).

9.9 The draft of the official list of entries in the FIA Competition (FIA standard format) must be submitted to the FIA for checking prior to publication.
The official list of entries in the Championship Competition will be drawn up separately and published in a document bearing the title and logo of the Championship.

If an additional entry list combines data from different competitions that are organised jointly, all Drivers applying to take part in the FIA Competition must be explicitly identified (FIA Championship, FIA Category, FIA Group, FIA Class).

9.10 All applications will be studied by the organiser, who will publish the official entry list (the list of cars and Drivers accepted, with their Competition numbers and in the FIA standard format), at the latest at midday (CET) on the Monday preceding the Competition.
Unsuccessful applicants will be notified in writing no later than 2 days after the entry closing date and not less than 5 days before the beginning of the Competition.

9.11 The entry fees will be refunded in full if the entry is not accepted or the Competition is cancelled.

9.12 In case of withdrawal for reasons of Force Majeure and subject to the receipt of a written request, the conditions for a possible refund will be indicated in the Supplementary Regulations.

9.13 Double starts (1 Driver for 2 cars or 1 car for 2 Drivers) are not authorised.

9.14 Once the official entry list has been published by the organiser, the updating or publication of successive versions is not authorised.

9.15 No amendments other than those specified below may be made to an entry once the entry list has been published by the organiser.

9.16 A change of car may take place after the close of entries and up to the completion of the checks on the Competitor concerned, provided that the new car belongs to the same group as the car being replaced.

9.17 No change of Competitor may take place after the close of entries. Changes of Driver are authorised in accordance with Article 9.13 of the Code. The replacement Driver, who must hold a valid car driving licence, an International Licence as well as authorisation from his ASN, must be named before the administrative checking is carried out for the car concerned. This replacement Driver may not be a Driver already included on the entry list. No switching of the Drivers entered will be allowed.

10. ELIGIBLE CARS – CLASSES, GROUPS AND CATEGORIES

10.1 Each Competition is open to cars holding a Pf Technical Sheet (see Appendix 6) and a national technical passport and complying with the technical prescriptions of Appendix 7 to these Sporting Regulations for the following groups:

10.1.1 Catégorie 1 - Voitures fermées :

Groupe 1	Pf 15 à 39
Groupe 2	Pf 40 à 79
Groupe 3	Pf 80 à 119
Groupe 4	Pf 120 à 159
Groupe 5	Pf > 159

10.2 Recommandation au niveau des Classes (uniquement pour les Compétitions Nationales appliquant le Pf)
A des fins d'harmonisation au niveau de la méthode de classification des voitures entre les ASN appliquant le Pf dans le cadre d'un championnat, d'un trophée, d'une coupe ou d'une compétition sur le plan national, il est recommandé d'appliquer la même structure par groupe précisé à l'Article 10.1.1 et/ou d'ouvrir les classes supplémentaires suivantes :

Catégorie 1		
Groupe	**Classe**	**Pf**
Groupe 1	Classe unique	Pf 15 à 39
Groupe 2	Classe 2a	Pf 40 à 59
	Classe 2b	Pf 60 à 79
Groupe 3	Classe 3a	Pf 80 à 99
	Classe 3b	Pf 100 à 119
Groupe 4	Classe 4a	Pf 120 à 139
	Classe 4b	Pf 140 à 159
Groupe 5	Classe 5a	Pf 160 à 199
	Classe 5b	Pf > 199

11. MATÉRIEL ADMIS

11.1 Carburant

Seul le carburant conforme aux dispositions de l'Article 252.9 de l'Annexe J peut être utilisé. Si des dispositions nationales sont applicables (par exemple, teneur en plomb spécifique), elles seront précisées dans le Règlement Particulier.

11.2 Pneumatiques

11.2.1 Le nombre de pneumatiques par Compétition est libre.

11.2.2 L'utilisation de tout dispositif de préchauffage ou de maintien de la chaleur est interdite et peut entraîner des sanctions pouvant aller jusqu'à la disqualification.

11.3 Sécurité

11.3.1 Toute voiture n'offrant pas un caractère de sécurité suffisant ou non conforme aux règlements en vigueur sera refusée ou disqualifiée de la Compétition.

11.3.2 L'équipement de sécurité de toutes les voitures doit être conforme à l'Annexe J.

10.1.1 Category 1 - Closed cars:

Group 1	Pf 15 to 39
Group 2	Pf 40 to 79
Group 3	Pf 80 to 119
Group 4	Pf 120 to 159
Group 5	Pf > 159

10.2 Recommendation regarding the Classes (only for National Competitions applying the Pf)
Regarding the method used for classifying the cars, for the purpose of harmonisation between ASNs applying the Pf within the framework of a championship, trophy, cup or competition at national level, it is recommended to apply the same structure by group specified in Article 10.1.1 and/or to open up the following additional classes:

Category 1		
Group	**Class**	**Pf**
Group 1	Single class	Pf 15 to 39
Group 2	Class 2a	Pf 40 to 59
	Class 2b	Pf 60 to 79
Group 3	Class 3a	Pf 80 to 99
	Class 3b	Pf 100 to 119
Group 4	Class 4a	Pf 120 to 139
	Class 4b	Pf 140 to 159
Group 5	Class 5a	Pf 160 to 199
	Class 5b	Pf > 199

11. ELIGIBLE MATERIAL

11.1 Fuel

Only fuel which complies with the provisions of Article 252.9 of Appendix J may be used. If national provisions are applicable (for example, specific lead content), they will be indicated in the Supplementary Regulations.

11.2 Tyres

11.2.1 The number of tyres per Competition is free.

11.2.2 The use of any pre-heating or heat-retaining device is prohibited and may result in sanctions that may go as far as disqualification.

11.3 Safety

11.3.1 Any car with insufficient safety features or not complying with the regulations in force will not be admitted to or will be disqualified from the Competition.

11.3.2 The safety equipment of all cars must comply with the Appendix J.

11.3.3 Pour les manches d'essais et de course, l'équipement de sécurité du Pilote doit être homologué par la FIA ou conforme aux normes approuvées par la FIA. Il doit comprendre :

- un harnais de sécurité,
- un casque,
- un système de Retenue Frontale de la Tête (RFT),
- des vêtements résistant au feu (combinaisons, cagoules, sous-vêtements, casques, gants, etc.).

Références des listes techniques : voir Article 6.10.3 des «Prescriptions Générales applicables aux Compétitions Internationales de Course de Côte».

11.3.3 For the practice and race heats, the Driver's safety equipment must be homologated by the FIA or in conformity with the standards approved by the FIA. It must include:

- a safety harness,
- a helmet,
- a Frontal Head Restraint (FHT) system,
- flame-resistant clothing (overalls, balaclava, underwear, helmet, gloves, etc.).

References of the technical lists: see Article 6.10.3 of the "General Prescriptions applicable to International Hill Climb Competitions".

12. NUMÉROS DE COMPÉTITION ET ORDRE DE DÉPART

12.1 L'octroi des numéros de Compétition est du ressort de l'organisateur.

12.2 Chaque Pilote recevra de l'organisateur au moins deux jeux de numéros de Compétition. Un jeu de numéros de Compétition sera apposé de façon visible de chaque côté de la voiture pendant toute la durée de la Compétition. Un jeu de numéros de Compétition supplémentaire (15 cm de hauteur maximum) devra être placé sur le côté droit du pare-brise avant et sur le côté gauche du pare-brise arrière.
Les voitures sans leurs numéros de Compétition corrects ne seront pas admises au départ.

12.3 Le nombre et le positionnement des numéros de Compétition seront précisés dans un additif communiqué par l'organisateur.

12.4 Ordre de départ

12.4.1 Pour les manches d'essais et les manches de course, l'ordre de départ est le suivant :
– en premier : les voitures de la Catégorie 1 ;
– ensuite : les voitures de la Catégorie 2.

Dans chacune des Catégories 1 et 2 : les Concurrents partent au sein de leur Groupe FIA dans l'ordre décroissant des valeurs Pf (Catégorie 1) et dans l'ordre croissant des classes de cylindrée (Catégorie 2).

12.4.2 Le directeur de course a toute faculté de modifier l'ordre de départ en fonction des circonstances.

12. COMPETITION NUMBERS AND STARTING ORDER

12.1 The Competition numbers will be allocated by the organiser.

12.2 The organiser will provide each Driver with at least two sets of Competition numbers. A set of Competition numbers must be clearly displayed on both sides of the car throughout the duration of the Competition. An additional set of Competition numbers (maximum height 15 cm) must be placed on the right side of the windscreen and on the left side of the rear window.

Cars without correct Competition numbers will not be allowed to start the Competition.

12.3 The number and positioning of the Competition numbers will be indicated in a bulletin issued by the organiser.

12.4 Starting order

12.4.1 For practice and race heats, the starting order is as follows:

– first: Category 1 cars;
– then: Category 2 cars.

In each of Categories 1 and 2: the Competitors start within their FIA Group in decreasing order of Pf values (Category 1) and in increasing order of cylinder capacity classes (Category 2).

12.4.2 The clerk of the course is free to modify the starting order according to the circumstances.

13. PUBLICITÉ

13.1 Logo du Championnat (obligatoire) : le nombre, la taille, le style et le positionnement du logo du Championnat sont précisés dans une annexe au présent Règlement Sportif.

13.2 Publicité obligatoire ou facultative : le nombre, la taille, le style et le positionnement de toute autre publicité seront précisés dans un additif communiqué par l'organisateur.

13. ADVERTISING

13.1 Championship logo (mandatory): the number, size, style and positioning of the Championship logo are indicated in an appendix to these Sporting Regulations.

13.2 Mandatory or optional advertising: the number, size, style and positioning of any other advertising will be indicated in a bulletin issued by the organiser.

14. VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES

14.1 Les Pilotes ou leurs représentants officiels doivent se présenter en temps et en heure aux vérifications administratives, dont le lieu et l'horaire seront précisés dans le Règlement Particulier, à moins qu'une dérogation écrite ne leur ait été accordée par le directeur de course.

14.2 Les horaires et lieux de convocation aux vérifications administratives seront précisés dans un additif communiqué par l'organisateur (convocation selon les Groupes FIA, les numéros de Compétition, etc.).

14.3 Les Pilotes qui se présenteraient aux vérifications administratives en dehors de l'heure qui leur a été fixée peuvent être passibles d'une pénalité. Voir Article 21.1 du présent Règlement Sportif.

14.4 Lors des vérifications administratives, seront contrôlés :

14. ADMINISTRATIVE CHECKING

14.1 The Driver or his official representative must report in due time to the administrative checking, the location and time of which will be indicated in the Supplementary Regulations, unless a written waiver has been granted to him by the clerk of the course.

14.2 The times and locations for the administrative checking will be specified in a bulletin communicated by the organiser (notification according to the FIA Groups, Competition numbers, etc.).

14.3 Drivers reporting to the administrative checking at a time other than that which was set for them may be liable to a penalty. See Article 21.1 of these Sporting Regulations.

14.4 At the administrative checking, the following will be inspected:

– le permis de conduire automobile,
– les Licences Internationales des Pilote et Concurrent,
– la Fiche Technique Pf,
– le passeport technique national,
– et, si nécessaire, les autorisations des ASN.

– the car driving licence,
– the International Driver's and Competitor's Licences,
– the Pf Technical Sheet,
– the car's national technical passport,
– and, if necessary, authorisations from the ASNs.

15. VÉRIFICATIONS TECHNIQUES ET PESÉE

15.1 Pour l'identification des voitures et le contrôle des mesures de sécurité, les Pilotes devront obligatoirement présenter leur voiture et leur équipement aux vérifications techniques.

15.2 Les horaires et lieux de convocation aux vérifications techniques seront précisés dans un additif communiqué par l'organisateur (convocation selon les Groupes FIA, les numéros de Compétition, etc.).

15.3 La Fiche Technique Pf, le passeport technique national et, le cas échéant, la fiche d'homologation de la voiture doivent pouvoir être présentés. Dans le cas contraire, la vérification de la voiture pourra être refusée.

15.4 Les Pilotes qui se présenteraient aux vérifications techniques après l'heure qui leur a été fixée peuvent être passibles d'une pénalité (voir Article 21.1 du présent Règlement Sportif) pouvant aller jusqu'à la disqualification, à la discrétion des commissaires sportifs. Toutefois, les commissaires sportifs pourront autoriser, de leur propre jugement, le contrôle des voitures dont les Concurrents/Pilotes pourront justifier que leur retard est dû à un cas de Force Majeure.

15.5 Les vérifications techniques ne constituent pas une attestation de conformité de la voiture aux règlements en vigueur.

15.6 À l'issue des vérifications techniques, la liste des Pilotes autorisés à prendre part à la Compétition sera publiée et affichée par l'organisateur.

15.7 A tout moment de la Compétition, y compris avant toute manche d'essais ou de course, une vérification technique complémentaire pourra être effectuée. Cette vérification sera obligatoire sur les voitures présentant des traces manifestes d'accident risquant d'avoir porté atteinte à leur sécurité. Les voitures reconnues en état insuffisant ne pourront pas poursuivre la Compétition.

15.8 Les commissaires techniques peuvent à tout moment de la Compétition :

a) vérifier la conformité de la voiture ou de l'équipement du Pilote,
b) exiger qu'une voiture soit démontée par le Concurrent pour s'assurer que les conditions d'admission ou de conformité sont pleinement respectées,
c) demander à un Concurrent de leur fournir tel échantillon ou telle pièce qu'ils pourraient juger nécessaires,
d) procéder à des contrôles de carburant ; pour ce faire, il doit être possible pour les commissaires techniques de prélever 3 échantillons de 1 litre minimum chacun,
e) installer sur la voiture tout matériel de contrôle ou système d'acquisition de données (y compris pour des contrôles quand la voiture est en mouvement).

15.9 Le contrôle du poids pourra être effectué à tout moment de la Compétition. En cas d'utilisation d'un lest, celui-ci devra obligatoirement être déclaré aux vérifications techniques.

15.10 L'emplacement des contrôles complémentaires (pesage, etc.) sera précisé dans le Règlement Particulier.
Dans le cas où l'organisateur ne met pas à disposition les infrastructures, l'équipement ou l'outillage nécessaires pour des contrôles complémentaires (démontage, remontage, etc.), d'autres emplacements seront désignés à la discrétion des commissaires sportifs selon les circonstances et la nature des contrôles à effectuer.

15.11 Les commissaires sportifs peuvent toujours agir d'office et

15. SCRUTINEERING AND WEIGHING

15.1 For the identification of the cars and the control of safety measures, it is mandatory for Drivers to present their car and their equipment for scrutineering.

15.2 The times and locations for scrutineering will be specified in a bulletin communicated by the organiser (notification according to the FIA Groups, Competition numbers, etc.).

15.3 The car's Pf Technical Sheet, its national technical passport, and its homologation form if applicable, must be presented. Otherwise, scrutineering may be refused.

15.4 Drivers reporting for scrutineering after their scheduled time may be liable to a penalty (see Article 21.1 of these Sporting Regulations) which may go as far as disqualification, at the stewards' discretion. However, the stewards may decide to allow the car to be scrutineered if the Competitor/Driver can prove that his late arrival was due to Force Majeure.

15.5 Scrutineering does not constitute confirmation that the car complies with the regulations in force.

15.6 After scrutineering has been completed, the list of Drivers authorised to take part in the Competition will be published and posted by the organiser.

15.7 Additional scrutineering may be carried out at any time during the Competition, including before any practice or race heat. This scrutineering will be mandatory for cars showing evident signs of an accident which may have affected their safety. Cars deemed unfit will not be authorised to continue the Competition.

15.8 At any time during the Competition, the scrutineers may:

a) check the conformity of the car or of the Driver's equipment,
b) require a car to be dismantled by the Competitor to check that the conditions of eligibility and conformity are fully satisfied,
c) require a Competitor to supply them with such parts or samples as they may deem necessary,
d) proceed with fuel controls; in order to do so, it must be possible for the scrutineers to take 3 samples of 1 litre minimum each,
e) install on the car any checking equipment or data-logging system (including for checks while the car is moving).

15.9 The weight control may be carried out at any point during the Competition. In the case of ballast being used, this ballast must be declared during scrutineering.

15.10 The location of further checks (weighing, etc.) will be indicated in the Supplementary Regulations.
If the organiser does not make available the infrastructures, equipment or tools necessary for conducting further checks (dismantling, reassembly, etc.), other locations will be designated at the stewards' discretion depending on the circumstances and on the nature of the checks to be conducted.

15.11 The stewards may always act on their own initiative and call

demander des contrôles complémentaires.
Dans le cas où les commissaires sportifs ne sont pas saisis d'une réclamation, les frais occasionnés par les travaux et par le transport de la voiture et/ou les frais rendant nécessaires le démontage et le remontage de diverses pièces d'une voiture seront à la charge de l'organisateur si les infrastructures, l'équipement ou l'outillage appropriés à ces contrôles complémentaires ne sont pas mis à disposition dans le cadre de la Compétition.
Ces frais seront à la charge du Concurrent si les conditions d'admission ou de conformité de la voiture contrôlée ne sont pas respectées.

for further checks.
If such is the case, the costs generated by the work and by the transporting of the car and/or the costs arising from the dismantling and reassembly of various parts of a car will be borne by the organiser if the appropriate infrastructures, equipment or tools for these further checks are not made available within the framework of the Competition.

These costs will be borne by the Competitor if the conditions of eligibility or conformity of the car being checked are not respected.

16. SIGNALISATION PAR DRAPEAUX ET COMPORTEMENT SUR LE PARCOURS

16.1 La signalisation suivante pourra être utilisée pendant les manches d'essais et de course, et elle devra être strictement respectée :

Drapeau rouge	arrêt immédiat et absolu.
1 Drapeau jaune agité	danger grave, réduisez votre vitesse et soyez prêt à vous arrêter. Un danger obstrue totalement ou partiellement la piste.
Drapeau jaune à bandes rouges verticales	surface glissante, changement d'adhérence.
Drapeau vert	le parcours est dégagé. Devrait être agité au poste de commissaires immédiatement après l'incident ayant nécessité l'utilisation d'un drapeau jaune.
Drapeau bleu	un concurrent cherche à vous dépasser.
Damier noir/ blanc	fin de la manche (Ligne d'Arrivée).

16.2 Les conditions de sécurité générale et de comportement sur le parcours, énoncées à l'Article 6.10 des «Prescriptions Générales applicables aux Compétitions Internationales de Course de Côte», s'appliquent.

16. FLAG SIGNALS AND TRACK BEHAVIOUR

16.1 The following flag signals may be used during the practice and race heats, and must be strictly observed:

Red flag	stop immediately and definitively.
1 Waved yellow flag	serious danger, reduce your speed and be prepared to stop. There is a hazard wholly or partly blocking the track.
Yellow flag with vertical red stripes	slippery surface, change in grip.
Green flag	the track is clear. Should be waved at the marshal post immediately after the incident that necessitated the use of a yellow flag.
Blue flag	competitor attempting to overtake.
Black and white chequered flag	end of the heat (Finish Line).

16.2 The general safety conditions and the conditions concerning behaviour on the track, set out in Article 6.10 of the "General Prescriptions applicable to International Hill Climb Competitions", apply.

17. DÉROULEMENT DE LA COMPÉTITION

17.1 Chaque Compétition doit comprendre :

- un briefing des Pilotes (une réunion) ;
- au minimum une manche d'essais ;
- au minimum deux et au maximum trois manches de course.

Pour les parcours égaux ou supérieurs à 10 km : l'organisateur pourra prévoir soit une manche, soit deux manches de course par Pilote.

17.2 Manches d'essais
Le nombre des manches d'essais de chaque Compétition sera précisé dans le Règlement Particulier.

17.3 Manches de course

17.3.1 Le nombre des manches de course de chaque Compétition sera précisé dans le Règlement Particulier.

17.3.2 Pour être admis au départ de la/des manche(s) de course,

17. RUNNING OF THE COMPETITION

17.1 Each Competition must include:

- a Drivers' briefing (meeting);
- at least one practice heat;
- a minimum of two and a maximum of three race heats.

For courses measuring 10km or more, the organiser may schedule either one or two race heats per Driver.

17.2 Practice heats
The number of practice heats in each Competition will be indicated in the Supplementary Regulations.

17.3 Race heats

17.3.1 The number of race heats in each Competition will be indicated in the Supplementary Regulations.

17.3.2 For admission to the start of the race heat(s), any Driver must

tout Pilote sera obligatoirement tenu de terminer au moins une manche d'essais. Les cas particuliers seront soumis aux commissaires sportifs.

17.3.3 Un abandon lors d'une manche de course ne peut pas être le motif d'un refus de départ à l'une des manches de course suivantes.

17.3.4 Sauf dérogation exceptionnelle accordée par la FIA, toutes les manches de course du Championnat auront lieu successivement le même jour (généralement le jour suivant les manches d'essais) selon l'horaire précisé dans le Règlement Particulier.

18. PARC FERMÉ

L'emplacement du Parc Fermé sera précisé dans le Règlement Particulier.

19. DOCUMENTS, CLASSEMENTS, PRIX ET CÉRÉMONIES DES COMPÉTITIONS

19.1 Documents
Les listes suivantes dédiées à la Compétition FIA seront systématiquement publiées par l'organisateur :

- La «liste officielle des engagés» ;
- La «liste des Pilotes autorisés à prendre part à la Compétition» signée par le directeur de course ou par son assistant - si celle-ci est un document distinct de la liste «ordre de départ» ;
- La liste «ordre de départ aux manches d'essais» signée par le directeur de course ou par son assistant ;
- La liste «ordre de départ aux manches de course» signée par le directeur de course ou par son assistant.

Si d'autres Compétitions sont organisées conjointement, tous les documents de la Compétition du Championnat seront établis séparément et publiés dans une documentation faisant figurer le titre et le logo du Championnat.

Si des listes de la (des) Compétition(s) supplémentaire(s) combinent les données des diverses Compétitions organisées conjointement, tous les Pilotes engagés dans la Compétition FIA doivent être explicitement identifiés (Championnat FIA, Catégorie FIA, Groupe FIA, Classe FIA).

19.2 Classements des manches d'essais
Si d'autres Compétitions sont organisées conjointement, tous les classements de la Compétition du Championnat seront établis séparément et publiés dans une documentation faisant figurer le titre et le logo du Championnat.

19.2.1 Les classements seront établis en fonction du meilleur temps réalisé par chaque Pilote.

19.2.2 Les classements suivants seront établis par l'organisateur :

A l'issue de chacune des manches d'essais :

- un classement général provisoire des Pilotes de tous les groupes du Championnat confondus (classement scratch FIA) - signé par le directeur de course ou par son assistant.

A l'issue de l'ensemble des manches d'essais :

- un classement général provisoire et final des Pilotes de tous les groupes du Championnat confondus (classement scratch FIA) - signé par le directeur de course ou par son assistant.

19.3 Classements des manches de course
Si d'autres Compétitions sont organisées conjointement, tous les classements de la Compétition du Championnat seront établis séparément et publiés dans une documentation faisant figurer le titre et le logo du Championnat.

19.3.1 Les classements des Pilotes seront établis par l'addition des

mandatorily complete at least one practice heat. Special cases will be submitted to the stewards.

17.3.3 Retirement from a race heat cannot constitute grounds for refusing to allow Drivers to start in one of the subsequent race heats.

17.3.4 Unless exceptional dispensation is granted by the FIA, all the Championship race heats will take place consecutively on the same day (generally the day following the practice heats) in accordance with the timetable indicated in the Supplementary Regulations.

18. PARC FERMÉ

The location of the Parc Fermé will be indicated in the Supplementary Regulations.

19. DOCUMENTS, CLASSIFICATIONS, PRIZES AND CEREMONIES OF THE COMPETITIONS

19.1 Documents
The following lists specific to the FIA Competition will be published systematically by the organiser:

- The "official entry list";
- The "list of Drivers authorised to take part in the Competition", signed by the clerk of the course or by his assistant – if this is a separate document from the "starting order" list;
- The "starting order for the practice heats" list, signed by the clerk of the course or by his assistant;
- The "starting order for the race heats" list, signed by the clerk of the course or by his assistant.

If other Competitions are organised jointly, all the documents of the Championship Competition will be drawn up separately and published in a document bearing the title and logo of the Championship.

If the lists of the additional Competition(s) combine data from the different Competitions organised jointly, all Drivers entered in the FIA Competition must be explicitly identified (FIA Championship, FIA Category, FIA Group, FIA Class).

19.2 Classifications of the practice heats
If other Competitions are organised jointly, all the classifications of the Championship Competition will be drawn up separately and published in a document bearing the title and logo of the Championship.

19.2.1 The classifications will be drawn up according to the best time set by each Driver.

19.2.2 The following classifications will be drawn up by the organiser:

After each of the practice heats:

- a provisional general classification of the Drivers in all Championship Groups together (FIA overall classification) – signed by the clerk of the course or by his assistant.

After all of the practice heats:

- a provisional and final general classification of the Drivers in all Championship Groups together (FIA overall classification) – signed by the clerk of the course or by his assistant.

19.3 Classifications of the race heats
If other Competitions are organised jointly, all the classifications of the Championship Competition will be drawn up separately and published in a document bearing the title and logo of the Championship.

19.3.1 The Driver classifications will be drawn up by adding together

temps des deux meilleures manches de course.

Dans le cas d'une Compétition prévue avec une seule manche de course : les classements seront établis en fonction du meilleur temps réalisé par chaque Pilote.

19.3.2 Les classements suivants seront établis par l'organisateur :

A l'issue de chacune des manches de course :

– un classement général provisoire des Pilotes de tous les groupes du Championnat confondus (classement scratch FIA) - signé par le directeur de course ou par son assistant.

A l'issue de chacune des Compétitions :

– un classement général des Pilotes de tous les groupes du Championnat confondus (classement scratch FIA) ;
– un classement général des Pilotes de tous les groupes confondus (y compris hors Championnat) (classement scratch) ;
– un classement général des Pilotes pour chaque catégorie ;
– un classement général des Pilotes pour chaque groupe ;
– un classement général des Pilotes par classes de cylindrée (Catégorie 2 uniquement).

Les classements provisoires ci-dessus seront signés par le directeur de course ou par son assistant.
Les classements finaux ci-dessus seront signés par les commissaires sportifs.

19.4 Publication de la documentation et des classements

19.4.1

	Site internet Organisateur (Tableau d'affichage virtuel, etc.)	**Tableau d'affichage officiel (physique)**	
Règlement Particulier avec visa FIA	Obligatoire	Copies disponibles sur site	2 mois avant la Compétition
Liste provisoire des engagés	Obligatoire	Non	Jusqu'à la date de clôture des engagements
Liste officielle des engagés	Obligatoire	Obligatoire	Publiée après contrôle FIA
Bulletin(s)	Obligatoire	Obligatoire	
Programme (horaires, etc.)	Obligatoire	Obligatoire	
Liste «Ordre de départ (essais, courses)»	Obligatoire	Obligatoire	Signée par le directeur de course*
Classement provisoire après chacune des manches d'essais et de course	Non	Obligatoire	Signé par le directeur de course*
Classements provisoires et finaux suite à l'ensemble des manches d'essais	Obligatoire	Obligatoire	Signés par le directeur de course*

the times set by each Driver in his best two race heats.

In the case of a Competition comprising only one race heat, the classifications will be drawn up according to the best time set by each Driver.

19.3.2 The following classifications will be drawn up by the organiser:

After each of the race heats:

– a provisional general classification of the Drivers in all Championship Groups together (FIA overall classification) – signed by the clerk of the course r by his assistant.

After each of the Competitions:

– a general classification of the Drivers in all Championship groups together (FIA overall classification);
– a general classification of the Drivers in all groups together (including those outside the Championship) (overall classification);
– a general classification of the Drivers for each category;
– a general classification of the Drivers for each group;
– a general classification of the Drivers by cylinder capacity class (Category 2 only).

The provisional classifications above will be signed by the clerk of the course or by his assistant.
The final classifications above will be signed by the stewards.

19.4 Publication of the documents and classifications

19.4.1

	Organiser's website (Virtual notice board etc.)	**Official notice board (physical)**	
Supplementary Regulations with FIA visa	Mandatory	Copies available on site	2 months before the Competition
Provisional entry list	Mandatory	No	Up to the date of the close of entries
Official entry list	Mandatory	Mandatory	Published after FIA check
Bulletin(s)	Mandatory	Mandatory	
Programme (timetables etc.)	Mandatory	Mandatory	
"Starting order (practice heats, race heats)" list	Mandatory	Mandatory	Signed by the clerk of the course*
Provisional classification after each of the practice heats and race heats	Non	Mandatory	Signed by the clerk of the course*
Provisional and final classifications after all of the practice heats	Mandatory	Mandatory	Signed by the clerk of the course*

Classements provisoires et finaux suite à l'ensemble des manches de course	Obligatoire	Obligatoire	Provisoires : signés par le directeur de course* Finaux : signés par les commissaires sportifs

*ou par son assistant.

19.4.2 Résultats en ligne (prestation «live-timing»)
Le chronométrage en direct et publié en ligne («live-timing») n'a pas de caractère officiel.
Les résultats dédiés spécifiquement à la Compétition FIA devront être disponibles.
Les résultats des Pilotes engagés dans la Compétition FIA seront explicitement identifiés (par exemple, un système de gestion par filtre : «Championnat FIA», «classement général FIA», «par catégorie FIA», «par groupe FIA», «par classe FIA»).
Au moins deux temps intermédiaires (avec secteurs) sont obligatoires.
Le lien internet pour le live-timing sera précisé dans le programme de la Compétition et sur le site internet de l'organisateur.

19.5 Cas particuliers : Classements

19.5.1 Ex aequo
En cas d'ex aequo lors d'une Compétition, les Pilotes seront départagés :

a) d'après leur meilleur temps lors de leurs manches de course ;
b) d'après leur meilleur temps lors de leurs manches d'essais.

19.5.2 Gestion des classements en cas de procédures anti-dopage
Les classements finaux de la Compétition seront établis sans réserve.
Après proclamation du jugement définitif (appels compris), une sanction à l'encontre d'un Pilote en relation avec la violation des règles antidopage commise lors d'une Compétition peut entraîner l'annulation de tous les résultats individuels obtenus par le Pilote dans le cadre de ladite Compétition, avec toutes les conséquences en résultant, y compris la modification des classements finaux, le retrait des trophées, médailles, points et prix.

19.5.3 Gestion des classements en cas de réclamation, d'appel ou de vérifications techniques ultérieures
Toute réclamation dont l'issue est susceptible de modifier le classement de la Compétition oblige l'organisateur à ne publier qu'un classement provisoire ou final avec réserve jusqu'à proclamation du jugement définitif, appels compris.
La réserve sera indiquée sur tous les classements provisoires et/ou finaux ainsi que sur le Concurrent visé par la réclamation (l'appel, les vérifications techniques, etc.).

Exemples de réserve à indiquer :
«Sous réserve des résultats des vérifications techniques finales»
«Sous réserve des résultats des analyses de carburant»
«Sous réserve des résultats des vérifications techniques ultérieures»
«Sous réserve des résultats de l'appel déposé par le Concurrent N° XX»
«Sous réserve de la décision finale des commissaires sportifs (Voiture N° XX)»
Etc.

Provisional and final classifications after all of the race heats	Mandatory	Mandatory	Provisional: signed by the clerk of the course* Final: signed by the stewards

*or by his assistant.

19.4.2 Results online ("live-timing" service)
Timing that is live and published online ("live-timing") is unofficial.
The results dedicated specifically to the FIA Competition must be available.
The results of Drivers entered in the FIA Competition will be explicitly identified (e.g. a management system by filter: "FIA Championship", "FIA overall classification", "by FIA category", "by FIA group", "by FIA class").

At least two intermediate times (with sectors) are mandatory.
The internet link for the live-timing will be specified in the programme of the Competition and on the organiser's website.

19.5 Special cases: Classifications

19.5.1 Dead heat
In the case of a dead heat in a Competition, the Drivers will be separated:

a) according to their best time in the race heats;

b) according to their best time in the practice heats.

19.5.2 Management of classifications in case of anti-doping procedures
The final classifications of the Competition will be established without reservation.
After the announcement of the final judgment (including appeals), a sanction against a Driver relating to a breach of the anti-doping rules committed during a Competition may lead to the cancellation of all the individual results obtained by the Driver within the framework of the said Competition, with all the consequences resulting therefrom, including the modification of the final classifications and the forfeiting of trophies, medals, points and prizes.

19.5.3 Management of classifications in case of protest, appeal or further scrutineering checks
Any protest the outcome of which is likely to affect the classification of the Competition obliges the organiser to publish only a provisional or final classification with reservation until the announcement of the final judgment, including appeals.
The reservation will be indicated on all the provisional and/or final classifications as well as on the Competitor targeted by the protest (appeal, scrutineering, etc.).

Examples of reservations to be indicated:
"Subject to the results of final scrutineering"
"Subject to the fuel analysis results"
"Subject to the results of the further scrutineering checks"

"Subject to the results of the appeal lodged by Competitor No. XX»
"Subject to the stewards' final decision (Car No. XX)"
etc.

Toutefois, dans le cas où la réclamation n'affecterait qu'une partie du classement, l'autre partie pourra être publiée à titre définitif (classement final).
La réserve sera indiquée sur les parties du classement (général, catégorie, groupe, classe) susceptibles d'être modifiées à l'issue de la réclamation et sur le Concurrent visé par la réclamation (l'appel, les vérifications techniques, etc.).

19.6 Prix en espèces

19.6.1 Les classements seront établis et donneront lieu à une distribution de prix en espèces par l'organisateur. Les prix doivent être payés en Euros ou dans la contre-valeur de la monnaie du pays organisateur, à la fin de la Compétition. Le montant des prix sera net d'impôts.

Montant minimum à remettre par l'organisateur de chacune des Compétitions :

a) Classement général (tous groupes du Championnat confondus)

1er : €500

b) Classement pour chacune des catégories du Championnat

1er : €300
2e : €200

c) Classement pour chacun des groupes du Championnat

	Gr. 1	Gr. 2	Gr. 3	Gr. 4	Gr. 5
1er	€500	€500	€500	€500	€500
2e	€400	€400	€400	€400	€400
3e	€300	€300	€300	€300	€300
4e	€200	€200	€200	€200	€200
5e	€100	€100	€100	€100	€100

19.6.2 Les prix seront remis quel que soit le nombre de partants.

19.6.3 Tous les prix en espèces sont cumulables entre eux et avec les autres récompenses remises par l'organisateur dans les autres Compétitions organisées conjointement.

19.6.4 Les prix en espèces doivent être retirés personnellement lors de la cérémonie de podium (ou à l'emplacement précisé dans le Règlement Particulier), faute de quoi ils resteront acquis à l'organisateur.

19.7 Prix et Coupes

19.7.1 Les coupes, trophées et prix spéciaux seront distribués par l'organisateur et détaillés dans le Règlement Particulier.

19.7.2 Les prix en nature non retirés jusqu'au plus tard un mois après la Compétition resteront propriété de l'organisateur. Aucun prix ne sera envoyé.

19.7.3 Tous les prix sont cumulables entre eux et avec les autres récompenses remises par l'organisateur dans les autres Compétitions organisées conjointement.

19.8 Cérémonie de podium

19.8.1 La date, l'heure et l'emplacement de la cérémonie de podium seront indiqués dans le Règlement Particulier.
Le protocole de la cérémonie sera publié au tableau d'affichage officiel dès le début de la Compétition (ordre des différentes cérémonies, ordre des prix, etc.) ou distribué lors des vérifications administratives.

19.8.2 La cérémonie de podium aura lieu immédiatement après la dernière manche de course. Les Pilotes devront être présents et porter leur combinaison de compétition.

However, if the protest would affect only part of the classification, the other part may be published definitively (final classification).
The reservation will be indicated on the parts of the classification (overall, category, group, class) that are likely to be modified following the protest and on the Competitor targeted by the protest (appeal, scrutineering, etc.).

19.6 Cash prizes

19.6.1 Cash prizes will be awarded by the organiser according to the classifications that have been drawn up. Prizes must be paid in Euros or the exchange value in the currency of the organising country, at the end of the Competition. The prize amounts will be tax-free.

Minimum amount of the cash prizes to be awarded by the organiser of each Competition:

a) General classification (all Championship groups together)

1st: €500

b) General classification for each Championship category

1st: €300
2nd: €200

c) General classification for each Championship group

	Gr. 1	Gr. 2	Gr. 3	Gr. 4	Gr. 5
1st	€500	€500	€500	€500	€500
2nd	€400	€400	€400	€400	€400
3rd	€300	€300	€300	€300	€300
4th	€200	€200	€200	€200	€200
5th	€100	€100	€100	€100	€100

19.6.2 The prizes will be awarded, whatever the number of starters.

19.6.3 A Driver may receive any number of cash prizes, and of other prizes awarded by the organiser in the other Competitions organised jointly.

19.6.4 Cash prizes must be collected in person during the podium ceremony (or at the location indicated in the Supplementary Regulations), failing which they will remain the property of the organiser.

19.7 Prizes and Cups

19.7.1 The cups, trophies and special prizes will be provided by the organiser and detailed in the Supplementary Regulations.

19.7.2 Prizes in kind which have not been collected within one month after the Competition will remain the property of the organiser. No prizes will be sent.

19.7.3 A Driver may win any number of prizes, and of other prizes awarded by the organiser in the other Competitions organised jointly.

19.8 Podium ceremony

19.8.1 The date, time and location of the podium ceremony will be indicated in the Supplementary Regulations.
The podium ceremony protocol will be posted on the official notice board at the beginning of the Competition (order of the different ceremonies, order of prizes, etc.) or distributed during the administrative checking.

19.8.2 The podium ceremony will take place immediately after the last race heat. The Drivers must be present, wearing their competition overalls.

19.8.3 Si d'autres Compétitions sont organisées conjointement, la cérémonie de podium du Championnat demeure prioritaire sur toutes les autres cérémonies prévues.

19.8.4 Tout Pilote qui n'y assisterait pas perdra le bénéfice de son prix en espèces et/ou des prix associés à son résultat.

19.9 Cas particuliers : Prix, coupes et cérémonie de podium

19.9.1 Gestion des prix, coupes et cérémonie de podium en cas de procédures antidopage
Les classements finaux de la Compétition sont établis sans réserve. Les prix et les coupes gagnés par un Concurrent qui se trouve sous le coup d'un contrôle antidopage ou anti-alcool peuvent être remis dans le cadre de la Compétition.

Après proclamation du jugement définitif (appels compris), une sanction à l'encontre d'un Pilote en relation avec la violation des règles antidopage commise lors de la Compétition peut entraîner l'annulation de tous les résultats individuels obtenus par le Pilote dans le cadre de ladite Compétition, avec toutes les conséquences en résultant, y compris la modification des classements finaux, le retrait des trophées, médailles, points et prix.

19.9.2 Gestion des prix, coupes et cérémonie de podium en cas de réclamation, d'appel ou de vérifications techniques ultérieures

19.9.2.1 S'il s'avère impossible de statuer définitivement sur une réclamation dans le cadre de la Compétition, la cérémonie de podium aura lieu comme indiqué à l'Article 19.7 du présent Règlement Sportif.
La cérémonie de podium se déroulera sur la base du classement final avec réserve et les coupes correspondantes seront distribuées.
Les prix seront retenus jusqu'à la proclamation du jugement définitif, appels compris. Si le jugement définitif est à l'encontre du Concurrent concerné, il perdra le bénéfice de son prix qui ira au Concurrent classé directement derrière lui, s'il en a été décidé ainsi.
L'organisateur est chargé de distribuer les prix aux Concurrents concernés dans les deux semaines suivant la proclamation du jugement définitif, appels compris.

Effet suspensif résultant de l'appel :
L'effet suspensif résultant de l'appel ne permet pas au Concurrent et au Pilote de prétendre à la remise des prix ou au podium, ni d'apparaître aux classements provisoires et/ou finaux de la Compétition, à une autre place que celle qu'entraînerait l'application de la sanction.

19.9.2.2 Dans le cas où la réclamation n'affecterait qu'une partie du classement, l'autre partie pourra être publiée à titre définitif (classement final). Les coupes et les prix correspondants pourront être distribués.

19.9.2.3 La distribution des prix lors d'une cérémonie de podium qui se déroule sur la base d'un classement final avec réserve relève de la seule responsabilité de l'organisateur.
Après proclamation du jugement définitif (appels compris), l'organisateur est chargé de retirer ou de distribuer les coupes et les prix aux Concurrents concernés dans les deux semaines suivant la proclamation du jugement définitif.

20. CLASSEMENT, PRIX ET CÉRÉMONIE DU CHAMPIONNAT

20. 1 Classement et barème des points

20.1.1.1 A l'issue de chacune des Compétitions, les points seront attribués comme suit :

Pour chacun des groupes :

1er :	25 points
2e :	18 points
3e :	15 points
4e :	12 points

19.8.3 If other Competitions are organised jointly, the podium ceremony of the Championship shall take precedence over all the other ceremonies scheduled.

19.8.4 Any Driver who does not attend will forfeit his cash prize and/or the prizes associated with his result.

19.9 Special cases: Prizes, cups and podium ceremony

19.9.1 Management of prizes, cups and podium ceremony in case of anti-doping procedures
The final classifications of the Competition will be established without reservation. The prizes and cups won by a Competitor who is the subject of an anti-doping or anti-alcohol procedure may be awarded within the framework of the Competition.

After the announcement of the final judgment (including appeals), a sanction against a Driver relating to a breach of the anti-doping rules committed during a Competition may lead to the cancellation of all the individual results obtained by the Driver within the framework of the said Competition, with all the consequences resulting therefrom, including the modification of the final classifications and the forfeiting of trophies, medals, points and prizes.

19.9.2 Management of prizes, cups and podium ceremony in case of protest, appeal or further scrutineering checks

19.9.2.1 If it proves impossible to give a final ruling on a protest within the framework of the Competition, the podium ceremony will take place as indicated in Article 19.7 of these Sporting Regulations.
The podium ceremony will take place on the basis of the final classification with reservation and the corresponding cups will be awarded.
The prizes will be withheld until the announcement of the final judgment, including appeals. If the final judgment goes against the Competitor concerned, he will forfeit his prize, which will go to the Competitor classified directly after him if this has been so decided.
The organiser is tasked with distributing the prizes to the Competitors concerned within the two weeks following the announcement of the final judgment, including appeals.

Suspensive effect resulting from an appeal:
The suspensive effect resulting from an appeal prevents the Competitor and the Driver from laying claim to the prize-giving or to the podium, and from appearing in the provisional and/or final classifications of the Competition in a place other than that which would result from the application of the sanction

19.9.2.2 If a protest would affect only part of the classification, the other part may be published definitively (final classification). The corresponding cups and prizes may be awarded.

19.9.2.3 The distribution of the prizes during a podium ceremony that takes place on the basis of a final classification with reservation comes under the responsibility of the organiser alone.
After the announcement of the final judgment (including appeals), the organiser is tasked with reclaiming or distributing the cups and prizes to the Competitors concerned within the two weeks following the announcement of the final judgment.

20. CLASSIFICATION, PRIZES AND CEREMONY OF THE CHAMPIONSHIP

20.1 Classification and scale of points

20.1.1.1 At the end of each Competition, points will be awarded as follows:

For each of the groups:

1st:	25 points
2nd:	18 points
3rd:	15 points
4th:	12 points

5e : 10 points
6e : 8 points
7e : 6 points
8e : 4 points
9e : 2 points
10e : 1 point

20.1.1.2 Sur la base de ce barème des points, un classement général et un classement par groupe seront établis.
La totalité des points est distribuée dans les groupes d'au moins 3 voitures engagées, contrôlées et ayant effectivement pris le départ d'une manche d'essais dans le groupe concerné.
La distribution des points ne se fera que par moitié (50 %) dans les groupes de moins de 3 voitures ayant effectivement pris le départ d'une manche d'essais.

Pénalité (en conformité avec l'Article 3 de l'Annexe 6 au présent Règlement Sportif)
Un seul changement de groupe effectué au cours des vérifications techniques d'une Compétition, consécutif à une erreur ou une donnée incorrecte, est toléré par saison.
La sanction pour toute entrave à cette règle, à savoir tout changement de groupe, consistera en une pénalité de 10 points par entrave à déduire du total des points marqués au classement général et au classement par groupe du Championnat FIA.

20.1.2 Pour la Catégorie 1 :

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

Sur la base de ce barème des points, un classement par catégorie sera établi. La totalité des points est distribuée.

20.1.3 Si le nombre minimal de manches n'a pas été disputé lors d'une Compétition, il revient à la Commission des Courses de Côte de la FIA d'interpréter le Règlement Sportif et de se prononcer sur l'attribution des points pour établir les classements du Championnat.

20.2 Classements finaux du Championnat

20.2.1 Seuls seront retenus pour les classements finaux du Championnat les Pilotes qui auront marqué au moins 1 point dans le cadre des Compétitions du Championnat.

20.2.2 Les Pilotes qui, plus d'une fois pendant la saison, ont été définitivement disqualifiés d'une Compétition du Championnat pour infraction au Règlement Technique (poids, moteur, etc.) seront disqualifiés des classements finaux du Championnat.

20.2.3 Par saison, le nombre maximal de résultats retenus par Pilote équivaudra au nombre de Compétitions du Championnat moins deux.

Règle des «jokers»

Nombre de résultats obtenus par Pilote	Nombre de scores déductibles
1	0
2	0
3	1
Egal ou supérieur à 4	2

Les Pilotes participant à une ou deux Compétitions verront tous leurs résultats pris en compte.
Les Pilotes participant à trois Compétitions bénéficient d'un seul «joker». Un score nul résultant d'une non-participation ne

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

20.1.1.2 On the basis of this scale of points, an overall classification and a classification by group will be drawn up.
Full points are awarded in groups in which at least 3 cars have been entered and scrutineered and have effectively taken the start of a practice heat in the group concerned.
Only half points (50%) are awarded in groups where fewer than 3 cars have effectively taken the start of a practice heat.

Penalty (in compliance with Article 3 of Appendix 6 to these Sporting Regulations)
Only one group change per season, during scrutineering of a Competition, following an error or incorrect data is accepted.

The penalty for breaching this rule, i.e. any further group change, will result in a 10-point penalty per breach, to be deducted from the total number of points scored in the overall classification and the FIA Championship group classification.

20.1.2 For Category 1:

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

On the basis of this scale of points, a classification by category will be drawn up. Full points are awarded.

20.1.3 If the minimum number of heats have not been run in a Competition, it is up to the FIA Hill Climb Commission to interpret the Sporting Regulations and to decide on the allocation of points for drawing up the Championship classifications.

20.2 Final Championship classifications

20.2.1 Only Drivers who have scored at least 1 point within the framework of the Championship Competitions will be included in the final Championship classifications.

20.2.2 Drivers who, more than once during the season, have been definitively disqualified from a Championship Competition for breaching the Technical Regulations (weight, engine, etc.) will be disqualified from the final Championship classifications.

20.2.3 Per season, the maximum number of results retained per Driver will equal the number of Championship Competitions minus two.

"Joker" rule

Number of results obtained per Driver	Number of deductible scores
1	0
2	0
3	1
Equal to or greater than 4	2

Drivers who participate in one or two Competitions will have all their results counted.
Drivers who participate in three Competitions will receive just one "joker". A score of zero due to non-participation will not

sera pas déductible.
Les Pilotes participant à quatre Compétitions ou plus bénéficient de deux «jokers». Un seul score nul résultant d'une non-participation sera déductible et considéré comme l'un des deux «jokers» à prendre en compte.

Toute pénalité infligée en application de l'Article 20.1.1.2 ne sera déductible en aucun cas.

Les deux scores non retenus des Pilotes ayant participé à quatre Compétitions ou plus seront décomptés de leur total de points dans chacun de leurs classements (général, catégorie, groupe).
Dans les classements finaux par groupe, les deux scores à déduire correspondront aux scores non retenus dans le classement général final.

Pour être considéré comme «participant», un Pilote doit effectuer les vérifications administratives et techniques et figurer sur la «liste des Pilotes autorisés à prendre part à la Compétition».

20.2.4 Ex aequo
Pour les Pilotes dont le total de points au classement final du Championnat serait identique, la règle pour les départager sera la suivante :

- d'après la qualité des places (nombre de 1ère places, puis nombre de 2e places, etc.) obtenues par eux aux classements par groupe dans les Compétitions ayant servi à constituer leur total de points.
- d'après la qualité des places (nombre de 1ères places, puis nombre de 2èmes places, etc.) obtenues par eux aux classements par groupe dans les Compétitions dont les résultats n'ont pas été retenus selon l'Article 20.2.3 du présent Règlement Sportif.

En cas de nouvel ex aequo, les Pilotes concernés seront déclarés ex aequo.

20.3 Distinctions et Prix de la FIA

20.3.1 Classement général final - Titre «Champion d'Europe FIA»
Des trophées FIA seront attribués aux Pilotes classés aux trois premières places du classement général final. Ces Pilotes seront déclarés :

1er Pilote classé
«Champion d'Europe FIA de la Montagne des Voitures Fermées».

2ème Pilote classé
«Vice-champion d'Europe FIA de la Montagne des Voitures Fermées».

3ème Pilote classé
«3ème du Championnat d'Europe de la Montagne de la FIA des Voitures Fermées».

20.3.2 Classement final par catégorie - Titre «Meilleur Performeur FIA»
Un trophée FIA sera attribué au Pilote ayant obtenu le total de points le plus élevé dans le classement final par catégorie. Ce Pilote sera déclaré :

«Meilleur Performeur» - Championnat d'Europe de la Montagne de la FIA des Voitures Fermées.

20.3.3 Classement final par groupe - Titre «Vainqueur de Groupe FIA»
Des trophées FIA seront attribués aux Pilotes ayant obtenu le total de points le plus élevé dans chacun des groupes. Ces Pilotes seront déclarés :

Dans le Groupe 1
«Vainqueur du Groupe 1» - Championnat d'Europe de la Montagne de la FIA des Voitures Fermées.

Dans le Groupe 2
«Vainqueur du Groupe 2» - Championnat d'Europe de la Montagne de la FIA des Voitures Fermées.

be deductible.
Drivers who participate in four or more Competitions will receive two "jokers". A score of zero due to non-participation will be deductible and will be considered as one of the two "jokers" to counted.

Any penalty imposed under Article 20.1.1.2 will under no circumstances be deductible.

The two scores which are not retained of the Drivers who participate in four or more Competitions will not count towards their total number of points in each of their classifications (overall, category, group).
In the final classifications by group, the two scores to be deducted are those which are not retained in the final overall classification.

To be considered as a "participant" a Driver must complete the administrative checking and the scrutineering. He must be in the "list of Drivers authorised to take part in the Competition".

20.2.4 Dead heat
For Drivers whose total points tally is identical in the final Championship classification, the rule to break the deadlock will be as follows:

- according to the quality of places (number of 1st places, then number of 2nd places, etc.) obtained by them in the group classifications of the Competitions having contributed to their points total.
- according to the quality of places (number of 1st places, then number of 2nd places, etc.) obtained by them in the group classifications of the Competitions of which the results have not been retained, according to Article 20.2.3 of these Sporting Regulations.

In case of a further dead heat, a dead heat will be declared between the Drivers concerned.

20.3 FIA Awards and Prizes

20.3.1 Final overall classification – Title of "FIA European Champion"
FIA Trophies will be awarded to the Drivers classified in the top three places in the final overall classification. These Drivers will be declared:

Driver classified 1st
"FIA European Hill Climb Champion for Closed Cars".

Driver classified 2nd
"FIA European Hill Climb Vice-Champion for Closed Cars".

Driver classified 3rd
3rd in the FIA European Hill Climb Championship for Closed Cars".

20.3.2 Final classification by category – Title of "FIA Best Performer"

An FIA trophy will be awarded to the Driver having scored the highest points total in the final classification by category. This Driver will be declared:

"Best Performer" - FIA European Hill Climb Championship for Closed Cars.

20.3.3 Final classification by group - Title of "FIA Group Winner"
FIA trophies will be awarded to the Drivers having scored the highest points total in each of the Groups. These Drivers will be declared:

In Group 1
"Winner of Group 1" - FIA European Hill Climb Championship for Closed Cars.

In Group 2
"Winner of Group 2" - FIA European Hill Climb Championship for Closed Cars.

Dans le Groupe 3
«Vainqueur du Groupe 3» - Championnat d'Europe de la Montagne de la FIA des Voitures Fermées.

Dans le Groupe 4
«Vainqueur du Groupe 4» - Championnat d'Europe de la Montagne de la FIA des Voitures Fermées.

Dans le Groupe 5
«Vainqueur du Groupe 5» - Championnat d'Europe de la Montagne de la FIA des Voitures Fermées.

20.3.4 La FIA pourra ne pas attribuer le titre en cas de performances ou de participations insuffisantes.

20.4 Remise des prix annuelle du Championnat et Cérémonie officielle de la FIA

20.4.1 Les Pilotes récipiendaires d'une distinction de la FIA devront être présents à la Cérémonie officielle de la FIA (s'ils y sont invités) et à la Remise des Prix des Championnats de Course de Côte de la FIA.

20.4.2 Tout Pilote qui n'assiste pas à la cérémonie de Remise des Prix des Championnats de Course de Côte de la FIA perdra le bénéfice de son prix en espèces et/ou des prix associés à son résultat.

In Group 3
"Winner of Group 3" - FIA European Hill Climb Championship for Closed Cars.

In Group 4
"Winner of Group 4" - FIA European Hill Climb Championship for Closed Cars.

In Group 5
"Winner of Group 5" - FIA European Hill Climb Championship for Closed Cars.

20.3.4 The FIA may decline to award the title in the case of insufficient performance or participation.

20.4 FIA annual prize-giving and official Ceremony of the Championship

20.4.1 Drivers receiving an FIA Award must attend the FIA annual Gala (if they are invited to it) and the FIA Hill Climb Championships Prize-Giving.

20.4.2 Any such Driver who fails to attend the FIA Hill Climb Championships Prize-Giving will forfeit his cash prize and/or other prizes associated with his result.

21. PÉNALITÉS

21.1 La liste d'exemples ci-dessous n'est pas exhaustive. Les commissaires sportifs ont toute autorité concernant les pénalités à infliger.

INFRACTION		PÉNALITÉ
01	Engagement d'une voiture non conforme au Règlement	Départ refusé
02	Absence de Licence valable	Départ refusé
03	Défaut de paiement des droits d'engagement (s'il y a lieu)	Départ refusé
04	Défaut de présentation d'une fiche d'homologation ou d'un passeport technique national	Départ refusé
05	Voiture non conforme aux mesures de sécurité	Départ refusé
06	Arrivée tardive en zone de départ	Départ refusé
07	Non-respect des drapeaux de signalisation	Décision des commissaires sportifs
08	Équipement du Pilote non conforme aux mesures de sécurité	Départ refusé
09	Infraction aux règles du Parc Fermé	Décision des commissaires sportifs
10	Présentation en retard aux vérifications administratives	Amende de €50
11	Présentation en retard aux vérifications techniques	Amende de €50
12	Préchauffage des pneumatiques	Décision des commissaires sportifs
13	Absence du Pilote au briefing	Amende de €100

21. PENALTIES

21.1 The following list of examples is not exhaustive. The stewards have overall authority concerning the penalties imposed.

INFRINGEMENT		PENALTY
01	Entry of a car that does not comply with the Regulations	Start refused
02	Absence of valid Licence(s)	Start refused
03	Failure to pay entry fees (where applicable)	Start refused
04	Failure to submit a homologation form or national technical passport	Start refused
05	Car failing to conform to the safety measures	Start refused
06	Late arrival at the starting area	Start refused
07	Failure to respect instructions given by the flag signals	Decision of the stewards
08	Driver's equipment failing to conform to the safety measures	Start refused
09	Infringement of the Parc Fermé rules	Decision of the stewards
10	Reporting late to the administrative checking	Fine of €50
11	Reporting late to scrutineering	Fine of €50
12	Pre-heating tyres	Decision of the stewards
13	Driver absent from the briefing	Fine of €100

RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT D'EUROPE DE LA MONTAGNE DE LA FIA - CATÉGORIE 1 / SPORTING REGULATIONS OF THE FIA EUROPEAN HILL CLIMB CHAMPIONSHIP - CATEGORY 1

INFRACTION		PÉNALITÉ
14	Non-conformité des données techniques Pf (en dehors des tolérances mais sans changement de groupe) constatée lors des vérifications techniques sur des voitures de Catégorie 1 sous réglementation Pf (à tout moment après publication de la première liste « ordre de départ »)	Amende de €250 minimum suspensive, non exécutoire à la première occurrence (uniquement dès la deuxième occurrence pour la même infraction)

INFRINGEMENT		PENALTY
14	Non-conformity with the Pf technical data (outside tolerances but without changing group) observed during scrutineering for Category 1 cars under the Pf regulations (at any time after the publication of the first "starting order" list)	Suspended fine of minimum €250, not enforceable at first occurrence (only from the second occurrence onwards of the same infringement)

En outre, les commissaires sportifs, d'eux-mêmes ou sur proposition du directeur de course, pourront prendre une décision sur tout point non prévu par le présent Règlement Sportif. Ils pourront appliquer des pénalités conformément aux critères du Code, du Règlement Sportif et du Règlement Particulier.

Moreover, the stewards, either themselves or upon the proposal of the clerk of the course, may take a decision on any point not provided for in these Sporting Regulations. They may apply penalties in conformity with the criteria of the Code, of the Sporting Regulations and of the Supplementary Regulations.

22. AMENDES

22.1 Une amende peut être infligée à tout Concurrent, Pilote, assistant ou organisateur qui ne respectera pas les prescriptions des officiels de la Compétition. Une amende peut être infligée par les commissaires sportifs.

22.2 Lors de la Compétition, les amendes doivent être payées au directeur de course, à un commissaire sportif ou à l'ASN.
En cas de non-paiement lors de la Compétition, les amendes devront être payées à l'organisateur dans les 48 heures qui suivront la signification par tout mode de paiement, y compris électronique.
Les amendes peuvent être payées via une page web FIA dédiée accessible à l'adresse suivante : https://fiafines.fia.com.

22.3 Le montant des amendes infligées au cours d'une Compétition de Championnat de la FIA doit être reversé à la FIA.

22. FINES

22.1 A fine may be imposed on any Competitor, Driver, assistant or organiser who does not respect the prescriptions of the officials of the Competition. A fine may be imposed by the stewards.

22.2 At the Competition, fines must be paid to the clerk of the course, to a steward or the ASN.
In the case of non-payment at the Competition, fines must be paid to the organiser within forty-eight hours following the notification via any mode of payment, including electronic.

Fines can be paid via a dedicated FIA web page at the following link: https://fiafines.fia.com.

22.3 Fines imposed during an FIA Championship Competition must be repaid to the FIA.

23. RÉCLAMATIONS ET APPELS

23.1 Toute réclamation sera déposée selon les prescriptions du Code. Toute réclamation doit être formulée par écrit et remise au directeur de course ou à son adjoint ou, en leur absence, à un commissaire sportif, accompagnée de la somme indiquée dans le Règlement Particulier.
Durant les délais de réclamation, le directeur de course doit s'assurer qu'un adjoint est présent au Parc Fermé pour accuser réception.
Si la réclamation rend nécessaire le transport, le démontage et le remontage de diverses pièces d'une voiture, le plaignant doit verser une caution supplémentaire, fixée par les commissaires sportifs.

23.2 Seuls les Concurrents ont le droit de réclamation ; toutefois, les officiels peuvent toujours agir d'office, même dans le cas où ils ne sont pas saisis d'une réclamation (Article 13.1 du Code).

23.3 Le délai de réclamation est indiqué à l'Article 13.3 du Code.

23.4 En cas de réclamation non fondée, la totalité ou partie de la caution pourra être retenue. En outre, s'il est établi que l'auteur de la réclamation a agi de mauvaise foi, l'ASN pourra lui infliger l'une des pénalités prévues au Code.

23.5 Dans le cas des réclamations relatives à la prétendue non-conformité des voitures aux règlements et exigeant le démontage et le remontage de pièces clairement définies d'une voiture, une caution supplémentaire peut être fixée par les commissaires sportifs sur proposition du délégué technique FIA (si désigné) ou sur proposition du commissaire technique en chef. Cette caution supplémentaire doit être versée par le réclamant dans un délai d'une heure à compter de sa notifica-

23. PROTESTS AND APPEALS

23.1 All protests shall be lodged in accordance with the provisions of the Code. All protests must be made in writing and handed to the clerk of the course or his assistant, or in their absence to any of the stewards, together with a sum to be specified in the Supplementary Regulations.
During the protest time period, the clerk of the course must ensure that an assistant is present in the Parc Fermé to receive any protest.
If the protest requires the transporting, dismantling and re-assembly of various parts of a car, the complainant must pay an additional deposit set by the stewards.

23.2 The right to protest lies only with a Competitor; nevertheless, an official acting in his official capacity may, even in the absence of a protest, take such official action as the case warrants (Article 13.1 of the Code).

23.3 The time limits for lodging protests are those established by Article 13.3 of the Code.

23.4 In the case of a protest without foundation, all or part of the fee may be retained. Moreover, if it is proved that the author of the protest has acted in bad faith, the ASN may impose upon him one of the penalties indicated in the Code.

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

tion par les commissaires sportifs (ou, le cas échéant, dans le délai convenu par ces derniers), faute de quoi la réclamation sera considérée comme irrecevable.

23.6 Les cautions ne pourront être remboursées au plaignant que si le bien-fondé de la réclamation a été reconnu.

23.7 Les frais occasionnés par les travaux et par le transport de la voiture et/ou les frais rendant nécessaires le démontage et le remontage de diverses pièces d'une voiture seront à la charge du Concurrent visé par la réclamation si le bien-fondé de la réclamation a été reconnu.

23.8 Les frais occasionnés par les travaux et par le transport de la voiture et/ou les frais rendant nécessaires le démontage et le remontage de diverses pièces d'une voiture seront à la charge du plaignant si le bien-fondé de la réclamation n'a pas été reconnu.
Si les frais occasionnés par la réclamation dépassent le montant de la caution versée, la différence sera à la charge du plaignant. S'ils sont inférieurs, la différence lui sera restituée.

23.9 Le montant de la caution d'appel est de €3000.
La Cour d'Appel Internationale est compétente pour connaître dans le cadre d'une Compétition des Championnats de la FIA (dont fait partie le Championnat d'Europe de la Montagne de la FIA), des appels introduits à l'encontre des décisions des commissaires sportifs par tout organisateur, Concurrent, Pilote, ou autre licencié qui est directement concerné ou qui est affecté personnellement par ces décisions. Dans ce cas, les ASN ne pourront refuser leur concours et accord (Article 14.1.1 du Règlement Disciplinaire et Juridictionnel de la FIA).

otherwise, the protest will be deemed inadmissible.

23.6 Protest fees will be refunded to the complainant only if the validity of the protest has been recognised.

23.7 The costs generated by the work and by the transporting of the car and/or the costs arising from the dismantling and reassembly of various parts of a car will be borne by the Competitor targeted by the protest if the validity of the protest has been recognised.

23.8 The costs generated by the work and by the transporting of the car and/or the costs arising from the dismantling and reassembly of various parts of a car will be borne by the complainant if the validity of the protest has not been recognised.
If the costs generated by the protest exceed the amount of the fee paid, the difference will be borne by the complainant. If they are lower, the balance will be returned to him.

23.9 The amount of the appeal is €3000.
The International Court of Appeal will hear, in the context of a Competition forming part of an FIA Championship (which includes the FIA European Hill Climb Championship), appeals against decisions of the stewards of a Competition brought by organisers, Competitors, Drivers or other licence-holders that are addressees of such decisions or that are individually affected by such decisions. In this case, the ASNs cannot refuse to give their assistance and agreement (Article 14.1.1 of the Judicial and Disciplinary Rules of the FIA).

ANNEXES

APPENDICES

ANNEXE 1
LISTE DES ORGANISATEURS

APPENDIX 1
LIST OF ORGANISERS

	COMPETITION	COUNTRY	ORGANISERS	CONTACT
1	**ST JEAN DU GARD**	FRA	**Association Sportive Automobile d'Alès**	Pôle Mécanique Alès-Cévennes Traverse Lori Tosi Vallon de Fontanes 30520 St Martin de Valgalgues / France Tel: +33 46655 6566 Mob: +33 68667 6904 Email: asa.ales30@yahoo.fr Web: www.asa-ales.fr
2	**RECHBERGRENNEN**	AUT	**MSC Mürztal**	Alter Sommer 42 8670 Krieglach / Austria Tel / Mob: +43 664 338 00 41 Email: jakob.schrittwieser@syntegon.com Web: www.rechbergrennen.com
3	**RAMPA DA FALPERRA**	PRT	**Clube Automóvel do Minho**	Rua Bernardo Sequeira, 533, cave Apartado 199 4711-911 Braga / Portugal. Tel: +351 253 300 450 Mob : +351 925 899 665 Email: cam@camminho.com Web: www.camminho.com
4	**SUBIDA INT. AL FITO**	ESP	**Escuderia SIF Motor**	Plaza Montañeros Vetusta, Bloque 12, Bajo Local 1 33011 Oviedo / Spain Tel: +34 985 116 145 Email: sifmotor@sifmotor.es Web: www.subidaalfito.eu
5	**ECCE HOMO STERNBERK**	CZE	**Automotoklub Ecce Homo Šternberk v ÚAMK**	Nádražní 60 Post. Box 17 785 01 Sternberk / Czech Republic Tel: office +420 585 013 400 V.Malik +420 604336635 Email: amk@eccehomo.cz Email: malik@eccehomo.cz Web: www.eccehomo.cz
6	**TRENTO BONDONE**	ITA	**A.S.D. Scuderia Trentina**	Via Rienza 12/D 38121 Trento / Italy Tel: +39 0461 420 266 Email: segreteria@scuderiatrentina.it Web: www.scuderiatrentina.it
7	**LIMANOWA**	POL	**Auto Moto Klub Limanowa**	22 W. Witosa street 34-600 Limanowa / Poland Mob: +48 504 076 530 Email: office@automotoklub.com.pl Web: www.wysciggorski.pl Web (Org.): www.automotoklub.com.pl
8	**ST URSANNE-LES RANGIERS**	CHE	**ASA St-Ursanne les Rangiers**	Case postale 4 2882 St-Ursanne / Switzerland Mob: +41 78 608 94 47 Mob: +41 79 334 35 84 Email: jr.piquerez@bluewin.ch Email: jean-claude.salomon@hotmail.ch Web: www.rangiers.ch
9	**GHD ILIRSKA BISTRICA**	SVN	**Avto klub Olimpija**	Koprska ulica 98 1000 Ljubljana / Slovenia Tel: +386 1 423 24 36 Email: info@as2005.si Email: dagmar.suster@gmail.com Web: www.ghd-ilirskabistrica.com Web: www.as2005.si
10	**BUZETSKI DANI**	HRV	**Auto klub "Buzet"**	Korenika 27 52420 Buzet / Croatia Tel: +386 31 403 180 Email: info@buzetski-dani.com Email: akbuzet@buzetski-dani.com Web: www.buzetski-dani.com

ANNEXE 2

PROCÉDURE POUR LA CÉRÉMONIE DE PODIUM DES COMPÉTITIONS DU CHAMPIONNAT

POUR LES ORGANISATEURS

La procédure suivante est introduite dans le but d'harmoniser la tenue et la conduite de la cérémonie de podium à la fin de chaque Compétition.

MISE EN PLACE

- Les hôtesses se placent près de la table avec les trophées.
- La (les) personnalité(s) se place(nt) quant à elle(s) du côté opposé, en compagnie du membre de l'organisation responsable du podium.
- Les Pilotes se rassemblent à l'entrée du podium.

TROPHÉES

Des trophées doivent être remis :

- aux trois premiers Pilotes du classement général.
- aux trois premiers Pilotes dans chacun des groupes.

Dans les groupes de moins de 3 partants, seul le pilote arrivé premier recevra un trophée.

CÉRÉMONIE(S)

En accord avec le responsable du podium, le speaker lance la cérémonie dans l'ordre suivant :

CÉRÉMONIE 1

« REMISE DES RÉCOMPENSES POUR LE CLASSEMENT GÉNÉRAL ABSOLU »

Le speaker présente la cérémonie **en anglais et dans la langue du pays** comme suit :

Introduction

"- La remise des récompenses pour la manche X du Championnat d'Europe de la Montagne de la FIA."

"- La personne qui remet les récompenses est : [nom et titre de la personne]."

Appel des Pilotes

"- Troisième du classement général – de X pays, au volant de sa voiture [marque] et [numéro], [nom du Pilote]."

"- Deuxième du classement général – de Y pays, au volant de sa voiture [marque] et [numéro], [nom du Pilote]."

"- Premier du classement général – de Z pays, au volant de sa voiture [marque] et [numéro], [nom du Pilote]."

- Remise du trophée au Pilote arrivé troisième.
- Remise du trophée au Pilote arrivé deuxième.
- Remise du trophée au Pilote arrivé premier.

  - Hymne du pays du Pilote vainqueur.

APPENDIX 2

PODIUM CEREMONY PROCEDURE FOR THE CHAMPIONSHIP COMPETITIONS

FOR THE ORGANISERS

The following procedure has been introduced with the aim of harmonising the holding and conducting of the podium ceremony at the end of each Competition.

SET UP

- The hostesses stand near the table with the trophies.
- The personality/ies stand/s on the opposite side to the hostesses, in the presence of a member of the organising team responsible for the podium.
- The Drivers assemble at the entrance to the podium.

TROPHIES

Trophies must be awarded to:

- the first three Drivers in the general classification.
- the first three Drivers in each of the groups.

In groups with fewer than 3 starters, only the Driver who finishes first shall receive a trophy.

CEREMONY/IES

With the agreement of the person responsible for the podium, the speaker conducts the ceremony as follows:

CEREMONY 1

« AWARDS PRESENTATION FOR FINAL GENERAL CLASSIFICATION »

The speaker conducts the ceremony **in English and in the language of the country** as follows:

Introduction

"- The awards presentation for round X of the FIA European Hill Climb Championship."

"- Presenting the awards is: [name and title of person]."

Calling of Drivers

"- Third place overall – from X country, driving his car [make] and [number], [Driver's name]."

"- Second place overall – from Y country, driving his car [make] and [number], [Driver's name]."

"- First place overall – from Z country, driving his car [make] and [number], [Driver's name]."

- Trophy presented to the third placed Driver.
- Trophy presented to the second placed Driver.
- Trophy presented to the first placed Driver.

  - Anthem of the country of the winning Driver.

CÉRÉMONIE 2
« REMISE DES RÉCOMPENSES POUR CHACUN DES GROUPES DU CHAMPIONNAT»

Le speaker présente la cérémonie **en anglais et dans la langue du pays** comme suit :

Introduction
"- La remise des récompenses pour la manche X du Championnat d'Europe de la Montagne de la FIA."
"- La personne qui remet les récompenses est : [nom et titre de la personne]."

Ordre d'appel
Les vainqueurs des groupes du Championnat seront appelés dans l'ordre suivant :

Dans la Catégorie 1
- *Groupe 5*
- *Groupe 4*
- *Groupe 3*
- *Groupe 2*
- *Groupe 1*

Dans la Catégorie 2
- *Groupe CN / E2-SC*
- *Groupe D/E2-SS*

Appel des Pilotes

Groupe 5
"- Trosième du Groupe [5] dans la Catégorie 1 – de X pays, au volant de sa voiture [marque] et [numéro], [nom du Pilote]."
- Remise du trophée au Pilote arrivé troisième.

"- Deuxième du Groupe [5] dans la Catégorie 1 – de X pays, au volant de sa voiture [marque] et [numéro], [nom du Pilote]."
- Remise du trophée au Pilote arrivé deuxième.

"- Premier du Groupe [5] dans la Catégorie 1 – de X pays, au volant de sa voiture [marque] et [numéro], [nom du Pilote]."
- Remise du trophée au Pilote arrivé premier.

Groupe 4
Etc.

CÉRÉMONIE 3
CÉRÉMONIES FACULTATIVES – à l'appréciation de l'organisateur
Les cérémonies de podium ci-dessus (voir les cérémonies 1 et 2) peuvent être suivies :
- d'une cérémonie de podium des vainqueurs dans chacune des classes (si applicable),
et/ou
- d'une cérémonie de clôture (lecture du palmarès de l'épreuve).

CEREMONY 2
«AWARDS PRESENTATION FOR EACH OF THE CHAMPIONSHIP GROUPS»

The speaker conducts the ceremony **in English and in the language of the country** as follows:

Introduction
"- The awards presentation for round X of the FIA European Hill Climb Championship."
"- Presenting the awards is: [name and title of person]."

Calling order
The winners of the Championship groups shall be called in the following order:

In Category 1
- *Group 5*
- *Group 4*
- *Group 3*
- *Group 2*
- *Group 1*

In Category 2
- *Group CN / E2-SC*
- *Group D/E2-SS*

Calling of Drivers

Group 5
"- Third of Group [5] in Category 1 – from X country, driving his car [make] and [number], [name of Driver]."
- Trophy presented to the third placed Driver.

"- Second of Group [5] in Category 1 – from X country, driving his car [make] and [number], [name of Driver]."
- Trophy presented to the second placed Driver.

"- First of Group [5] in Category 1 – from X country, driving his car [make] and [number], [name of Driver]."
- Trophy presented to the first placed Driver.

Group 4
Etc.

CEREMONY 3
OPTIONAL CEREMONIES – at the discretion of the organiser

The above podium ceremonies (see points 1 and 2) may be followed by:

- a podium ceremony for the winners in each class (if applicable),
and/or
- a closing ceremony (list of winners read out).

ANNEXE 3

LOGO ET TITRE DU CHAMPIONNAT

POUR LES ORGANISATEURS

Les lignes directrices suivantes sont introduites dans le but d'unifier l'utilisation du logo du Championnat et sa représentation lors de chaque Compétition.

TITRE OFFICIEL

Titre Championnat d'Europe de la Montagne de la FIA
Sigle CEM

Le titre doit toujours être publié dans son intégralité.
Le style (police) du titre pour tout document (imprimés, bannières, site internet etc.) : **Futura Std**

LOGO DU CHAMPIONNAT

Version Noir/Blanc ou Version Couleur/Blanc

Code Couleur Bleu
CMYN : *C100 M70 Y0 N50*
RVB : *R0 V45 B95*

Code Couleur Rouge
CMYN : *C0 M89 Y94 N0*
RVB : *R240 V54 B29*

Le logo ne peut être utilisé que dans le cadre de la promotion et de l'organisation d'une Compétition ou d'un championnat approuvé, et non dans toute situation pouvant impliquer une approbation ou une association commerciale.

Le logo doit toujours demeurer lisible et placé sur un fond uni ou neutre.

Les organisateurs doivent :

- assurer la visibilité et la lisibilité du logo du Championnat sur tout document imprimé ou électronique (règlements, bulletins, rapports, communiqués, affiches, bannières etc.), sur le podium, au départ et à l'arrivée, dans les locaux officiels de l'Epreuve et sur leur site Internet en accord avec les lignes directrices de la FIA.

APPENDIX 3

CHAMPIONSHIP LOGO AND TITLE

FOR THE ORGANISERS

The following guidelines have been introduced with the aim of standardising the use of the Championship logo and the manner in which it is displayed during each Competition.

OFFICIAL TITLE

Title FIA European Hill Climb Championship
Acronym EHC

The title must always be published in its entirety.
Style (font) of the title for any document (printed material, banners, websites, etc.): **Futura Std**

CHAMPIONSHIP LOGO

Black/White Version or Color/White Version

Blue Colour Code
CMYK: *C100 M70 Y0 K50*
RGB: *R0 G45 B95*

Red Colour Code
CMYK: *C0 M89 Y94 K0*
RGB: *R240 G54 B29*

The logos may only be used in connection with the promotion and organisation of an approved Competition or championship, and must not be applied in any situation that might imply an endorsement or a commercial association.

The logo must always remain readable and be set against a monochrome or neutral background.

The organisers must:

- ensure the visibility and legibility of the Championship logo on all printed and electronic documents (regulations, bulletins, reports, communiqués, posters, banners, etc.), on the podium, at the start and finish lines, at the official sites of the Event and on their website, in accordance with the FIA guidelines.

- assurer la visibilité des drapeaux FIA et/ou de tout matériel promotionnel FIA mis à disposition. - utiliser le titre officiel du Championnat sur tout matériel officiel, de même que promouvoir son usage par les parties tierces menant des activités directement liées au Championnat.	- ensure the visibility of the FIA flags and/or all FIA promotional material made available. - use the official title of the Championship on all official material and also promote its use by any third parties engaging in activities directly linked to the Championship.
DOCUMENTS OFFICIELS Sur tous documents, quels qu'ils soient, relatifs à une Compétition comptant pour le Championnat, doivent figurer le titre et le logo, imprimés ou écrits en caractères de même taille, de même épaisseur de trait et de même graphisme. Le titre et le logo de la Compétition, le logo du Championnat doivent figurer au haut de tout document officiel, dans un espace suffisamment grand pour qu'ils ne soient pas recouverts par d'autres informations ou images. - Le logo du Championnat devrait être placé en première position et du côté droit. - Les logos de la Compétition, du club et de l'ASN du côté gauche. - Le cas échéant, le logo du sponsor peut figurer dans la partie inférieure du document imprimé et devrait être accompagné de la mention appropriée : "Official Competition Sponsor".	**OFFICIAL DOCUMENTATION** The title and logo, printed or written in characters of the same size, with the same line thickness and the same graphic design, must appear on all documents relating to Competitions counting towards the Championship, whatever these may be. The title and logo of the Competition and the Championship logo must appear at the top of every official document, with sufficient space to ensure that they are not covered by other information or images. - The logo of the Championship should appear in prime position on the right-hand side. - The logos of the Competition, the club and the ASN should appear on the left-hand side. - Where applicable, the sponsor's logo may appear in the lower part of the printed document and must be accompanied by the relevant caption, i.e. "Official Competition Sponsor".
LISTE DES ENGAGÉS ET CLASSEMENTS Titre, logo et mise en page : voir les lignes directrices spécifiques.	**ENTRY LIST AND CLASSIFICATIONS** Title, logo and layout: please see the specific guidelines.
SITE INTERNET DE L'ORGANISATEUR Le logo du Championnat devrait être placé en première position, du côté droit et au haut de la page d'accueil et des pages web dédiées à la Compétition.	**ORGANISER'S WEBSITE** The Championship logo should be placed in prime position, on the upper right-hand side of the homepage and webpages dedicated to the Competition.
CONTACT *Pour toute question liée au contenu, au graphisme ou aux images concernant l'utilisation des marques FIA, veuillez contacter :* *FIA Communications* *E-mail : press@fia.com* *Pour toute question concernant les utilisations et applications autorisées des marques FIA, veuillez contacter :* *FIA Legal* *E-mail : legal@fia.com*	***CONTACT*** *For all content, graphic or image related queries regarding the use of FIA brands, please contact:* *FIA Communications* *Email: press@fia.com* *For all queries regarding permitted uses and applications of FIA brands, please contact:* *FIA Legal* *Email: legal@fia.com*

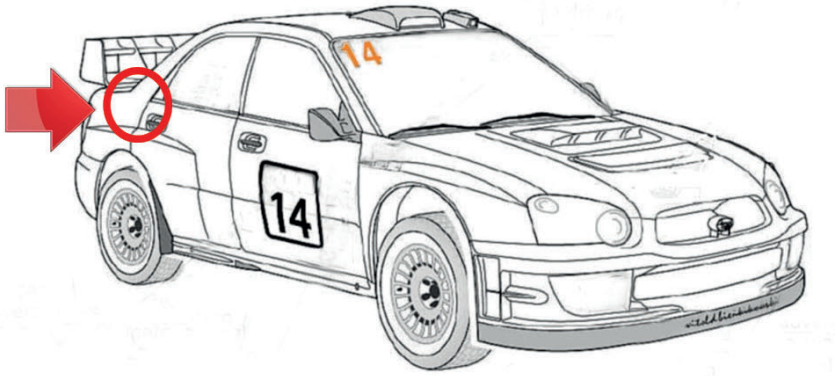
ANNEXE 4 APPOSITION DU LOGO DU CHAMPIONNAT SUR LES VOITURES DES GROUPES FIA	APPENDIX 4 POSITIONING OF THE CHAMPIONSHIP LOGO ON THE CARS OF FIA GROUPS
POUR LES PILOTES ET LES ORGANISATEURS Les autocollants sont fournis à l'organisateur par la FIA et sont distribués aux Pilotes lors des vérifications administratives des Compétitions. Les autocollants sont à remettre aux Pilotes qui participent à la Compétition du Championnat FIA. Emplacement des autocollants : voir ci-dessous. Tout autre emplacement doit être approuvé par les commissaires techniques.	*FOR DRIVERS AND ORGANISERS* The FIA supplies the organiser with stickers, which are distributed to the Drivers during the administrative checking for the Competitions. The stickers should be given to Drivers competing in FIA Championship Competitions. Positioning of the stickers: see below. Any other positioning must be approved by the scrutineers.

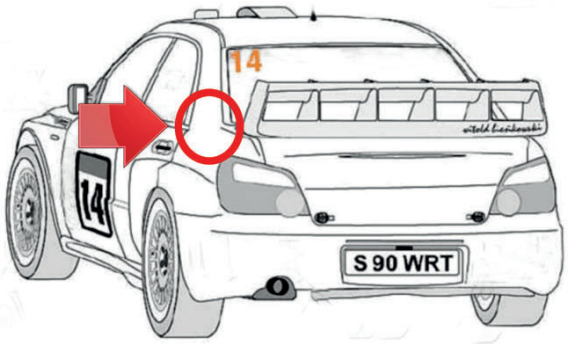
CATEGORY 1 / CATÉGORIE 1

2 x

max. 2 stickers / car
2 autocollants max. / voiture

16 x 9 cm



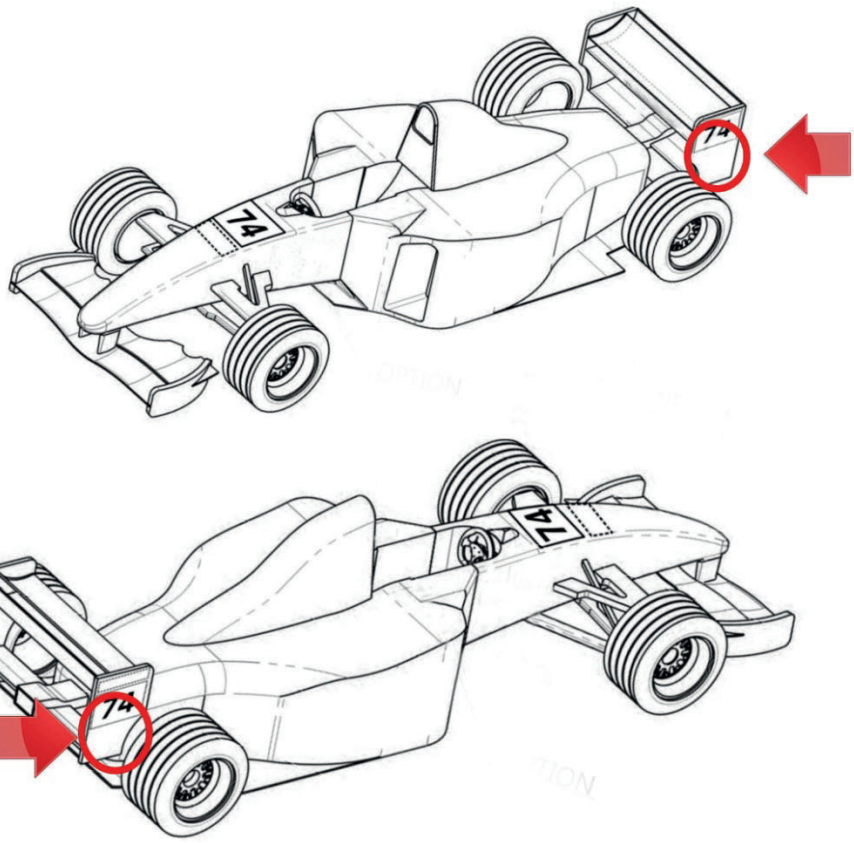


CATEGORY 2 / CATÉGORIE 2

2 x

max. 2 stickers / car
2 autocollants max. / voiture

16 x 9 cm



ANNEXE 5

MONTAGES CAMÉRAS – LIGNES DIRECTRICES

POUR LES PILOTES, LES ORGANISATEURS ET LES COMMISSAIRES TECHNIQUES

MONTAGES CAMÉRAS INTÉRIEURES ET EXTÉRIEURES

Toute caméra et/ou tout appareil de prises de vue doit être monté(e) avant les vérifications techniques et devra avoir reçu l'approbation du commissaire technique délégué ou du commissaire technique en chef. Celui-ci apposera un autocollant spécifique et bien visible sur la fiche de contrôle de la voiture.
La liste des voitures ayant une caméra embarquée sera établie par les commissaires techniques.

En cas d'accident et sur demande des officiels de l'épreuve, tout Concurrent doit mettre à disposition ses enregistrements.

L'utilisation de caméras et/ou tout appareil de prises de vue non présentée ni approuvée peut être passible d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification, à l'appréciation des commissaires sportifs.

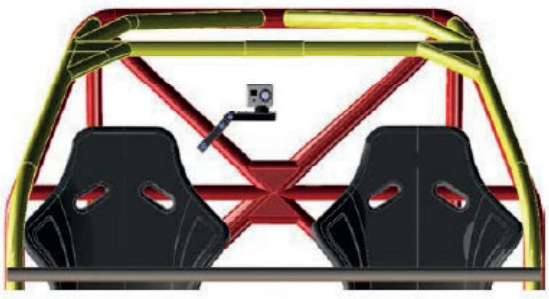
CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

- Les caméras devront être positionnées à l'intérieur du périmètre de la voiture en vue de dessus.
- Toute caméra devra pouvoir supporter une décélération de 25 g.
- Les téléphones portables ainsi que les tablettes sont interdits.
- Les caméras ainsi que leur support ne pourront dépasser 250 grammes.
- Tout support collé devra être sécurisé par une vis munie d'une contreplaque de 3 mm d'épaisseur au minimum.

Dans les lignes directrices ci-dessous, l'appellation "caméra" se réfère à toutes les composantes du dispositif : objectif, boîtier, boîtier d'enregistrement, batterie.

1) CAMÉRA INTÉRIEURE

La fixation devra être de type rigide, située en arrière des dossiers des sièges. La caméra doit être sécurisée par un fil de fer dont l'épaisseur doit être de 1,2 mm au minimum et dont la longueur ne pourra dépasser 200 mm.



APPENDIX 5

FITTING OF CAMERAS – GUIDELINES

FOR DRIVERS, ORGANISERS AND SCRUTINEERS

INTERNAL AND EXTERNAL CAMERA INSTALLATION

Any camera and/or device for capturing images must be mounted before scrutineering and must have received approval from the deputy head scrutineer or the chief scrutineer. The latter will place a specific sticker that is clearly visible on the scrutineering sheet for the car.

The list of cars that have an on-board camera will be drawn up by the scrutineers.

In case of an accident and upon request from the event officials, all Competitors must make their recordings available.

The use of cameras and/or any device for capturing images neither presented nor approved can be liable to a sanction, up to disqualification, at the discretion of the stewards.

GENERAL CONSIDERATIONS

- Cameras should be positioned within the perimeter of the car when viewed from above.
- All cameras must be able to tolerate a deceleration of 25 g.
- Mobile phones and tablets are forbidden.
- Cameras and their mounts cannot weigh more than 250 grams.

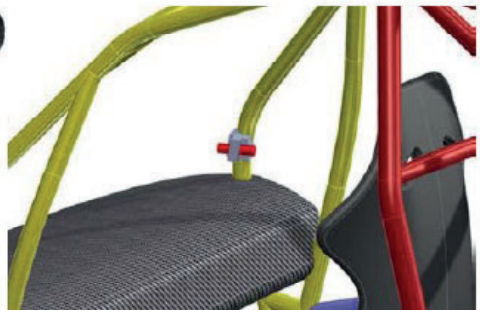
- All mounts must be secured with a screw inserted into plywood of at least 3 mm of thickness.

In the guidelines below, "camera" refers to all the components of the device: lens, camera body, recording device, battery.

1) INTERNAL CAMERA

The camera mount should be rigid and should be located behind the backs of the seats. The camera must be secured by a steel wire at least 1.2 mm thick and less than 200 mm long.

Pour les caméras de type "Crayon" :
Elles pourront être fixées sur le montant de l'arceau avant ou dans la zone correspondant à la planche du tableau de bord. Elles devront être sécurisées par un fil de fer dont l'épaisseur doit être de 1,2 mm au minimum et dont la longueur ne pourra dépasser 200 mm.
Le boîtier d'enregistrement devra être fixé sur le plancher (idem fixation batterie) derrière le(s) siège(s). Il devra être sécurisé par un fil de fer dont l'épaisseur doit être de 1,2 mm au minimum et dont la longueur ne pourra dépasser 200 mm.



For "tube" type cameras:
These may be fixed on the front roll cage upright or in the area corresponding to the dashboard. They must be secured by a steel wire at least 1.2 mm thick and less than 200 mm long.

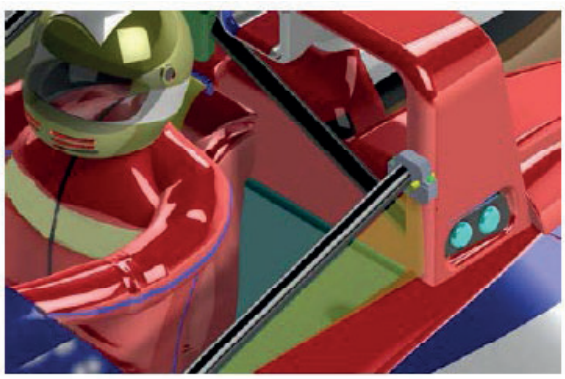
The recording box should be fixed to the floor (as should the battery mount) behind the seat(s). It must be secured by a steel wire at least 1.2 mm thick and less than 200 mm long.

2) CAMÉRA EXTÉRIEURE
Les caméras devront être positionnées à l'intérieur du périmètre de la voiture en vue de dessus.

La fixation devra être mécanique. En cas d'utilisation d'un support, celui-ci devra avoir une hauteur maximale de 40 mm. Tout support collé devra être sécurisé par une vis munie d'une contreplaque.

Si un boîtier d'enregistrement indépendant est utilisé, il devra être fixé sur le plancher à l'intérieur (idem fixation batterie) derrière le(s) siège(s) pour les berlines et dans un endroit où le boîtier ne peut entrer en contact avec le corps du Pilote pour les biplaces et monoplaces. Il devra obligatoirement être sécurisé par un fil de fer dont l'épaisseur doit être de 1,2 mm au minimum et dont la longueur ne pourra dépasser 200 mm.
Les caméras devront être fixées mécaniquement sur leur support et être sécurisées par un fil de fer dont l'épaisseur doit être de 1,2 mm au minimum et dont la longueur ne pourra dépasser 200 mm. Les fixations par scotch velcro ou par ventouse sont interdites.

VOITURES OUVERTES
Support de la caméra fixé mécaniquement sur le tube d'arceau.
- Positionnement libre pour les caméras fixées en arrière du support de tête du Pilote.
- Positionnement à une distance de 400 mm (minimum) de la tête du Pilote pour les caméras fixées en avant du support de tête du Pilote.



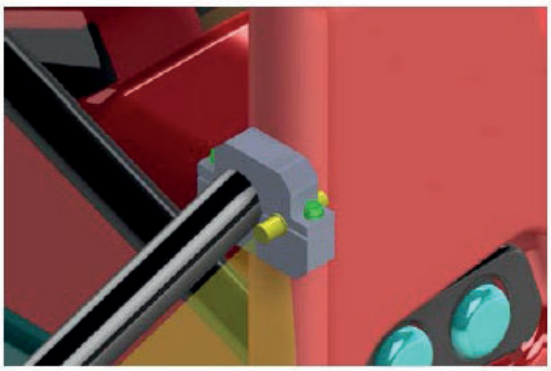
2) EXTERNAL CAMERA
Cameras must be positioned within the outline of the car when viewed from above.

The mounting must be mechanical. If a mount is used, it must have a maximum height of 40 mm. Any mount that is glued must be secured by a screw fastened into a piece of plywood.

If a separate recording box is used, it must be fixed to the floor inside the car (as should the battery mount), behind the seat(s) (in saloons), or in a place where the box cannot come into contact with the Driver's body (in two-seaters and single-seaters). It must be secured by a steel wire at least 1.2 mm thick and less than 200 mm long.

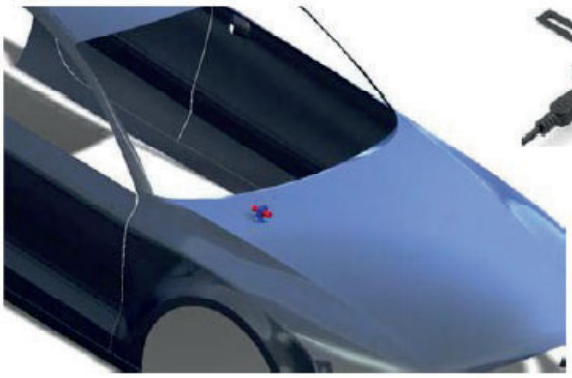
Cameras must be fixed mechanically to their mounts and must be secured by a steel wire at least 1.2 mm thick and less than 200 mm long. It is prohibited to install cameras using tape, velcro or suction devices.

OPEN-COCKPIT CARS
Camera mount fixed mechanically to the roll cage tube.
- Free positioning for cameras mounted behind the Driver's head-rest.
- Cameras mounted in front of the Driver's head-rest must be positioned at a distance of 400 mm (minimum) from the Driver's head.



VOITURES FERMEES

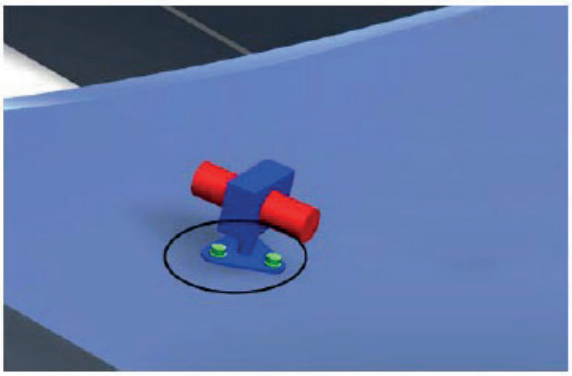
Support d'une hauteur de 40 mm fixé par des vis avec une contreplaque d'une épaisseur minimale de 3 mm et d'une surface de 120 cm^2. La contreplaque devra être située à l'intérieur de la carrosserie afin de prendre celle-ci en sandwich avec le support.



CLOSED CARS

40 mm-high mount secured with screws and a piece of plywood with a minimum thickness of 3 mm and an area of 120 cm^2. The plywood should be situated inside the bodywork so that the bodywork is sandwiched between the plywood and the camera mount.

.



EXEMPLE DE FIXATIONS INTERDITES

EXAMPLE OF PROHIBITED CAMERA MOUNT

DISPOSITIONS TECHNIQUES - ANNEXES

TECHNICAL PROVISIONS - APPENDICES

FEDERATION
INTERNATIONALE
DE L'AUTOMOBILE
WWW.FIA.COM

Annexe 6 / Appendix 6

FICHE TECHNIQUE PF : CONDITIONS ET TOLÉRANCES

PF TECHNICAL SHEET: CONDITIONS AND TOLERANCES

ART. 1	DÉFINITIONS	DEFINITIONS
	Fiche Technique Pf Ensemble des informations techniques de la voiture déclarées via le site internet dédié "Facteur de Performance" : www.fiaperformancefactor.com La Fiche Technique Pf doit être générée sur le site internet Pf exclusivement.	**Pf Technical Sheet** All the technical information of the car declared via the dedicated "Performance Factor" website: www.fiaperformancefactor.com The Pf Technical Sheet must be generated exclusively by the Pf website.
	Pf Valeur du "Facteur de Performance" de la voiture. Le nombre Pf indique le niveau de performance de la voiture et permet sa catégorisation en accord avec le Règlement Sportif. Le Pf est déterminé par une analyse globale des facteurs influant sur les performances de course d'une voiture. Le Pf d'une voiture peut changer suivant les modifications apportées aux paramètres de la voiture. Le nombre Pf doit être généré sur le site internet Pf et est indiqué sur la Fiche Technique Pf.	**Pf** The "Performance Factor" value of the car. The Pf number indicates the car's level of performance and its categorisation in accordance with the Sporting Regulations. The Pf is determined via a comprehensive analysis of the factors that influence the car's race performance. The Pf of a car can change depending on the modifications made to the car's parameters. The Pf value must be generated by the Pf website and appears on the Pf Technical Sheet.
	PF-ID Ce code à 8 chiffres identifie la Fiche Technique Pf et l'associe à la configuration de la voiture engagée dans le cadre d'une Compétition FIA. Le PF-ID doit être généré sur le site internet Pf et est indiqué sur la Fiche Technique Pf.	**PF-ID** This 8-digit code identifies the Pf Technical Sheet and links it to the configuration of the car entered in the FIA Competition. The Pf-ID must be generated by the Pf website and appears on the Pf Technical Sheet.
	Renforcement du châssis de base Le renforcement du châssis de base est constitué uniquement de l'armature de sécurité conçue à partir des dessins de l'Art. 253 de l'Annexe J (2016) comme suit : • 8.3.1 Structure de base (dessins 253-1 à 253-3) ; • 8.3.2.1 Entretoises et renforts obligatoires supplémentaires (dessins 253-4 à 253-15) ; • 8.3.2.2 Entretoises et renforts facultatifs supplémentaires (dessins 253-16 à 253-33). Seules les connexions suivantes de l'armature de sécurité sont autorisées pour le renforcement du châssis : • six pieds de l'armature de base comme indiqué sur les dessins 253-1 à 253-3. Les pieds avant et arrière peuvent être positionnés à l'extérieur du volume central de renforcement à l'aide de pieds d'ancrage à l'extrémité des tubes de l'arceau ; • un pied supplémentaire, choisi parmi les dessins 253-18B, 253-26, 253-27 et 253-28B, et relié au volume central de renforcement par des pieds d'ancrage à l'extrémité des tubes de l'arceau ; • deux pieds supplémentaires tels que décrits dans le dessin 253-25 reliés aux chapelles des jambes de force de l'essieu avant par des pieds d'ancrage à l'extrémité des tubes de l'arceau ; • cette structure peut être reliée directement au volume central de renforcement par des soudures ou des entretoises en tôle (voir dessin A). Les pieds ou tubes de connexion supplémentaires sont interdits.	**Basic chassis reinforcement** The basic chassis reinforcement is comprised solely of the safety cage designed on the basis of the (2016) Appendix J art.253 drawings as follows: • 8.3.1 Basic structure (drawings from 253-1 to 253-3); • 8.3.2.1 Additional compulsory members and reinforcements (drawings from 253-4 to 253-15); • 8.3.2.2 Additional optional members and reinforcements (drawings 253-16 to 253-33). Only the following connections of the safety cage are allowed for chassis reinforcement: • six basic cage feet as shown in drawings 253-1 to 253-3. The front and rear feet may be positioned outside the central stiffening volume by mounting feet at the end of the rollbar tubes; • one additional foot, chosen from drawings 253-18B, 253-26, 253-27 and 253-28B, and connected to the central stiffening volume by mounting feet at the end of the rollbar tubes; • two additional feet as described in drawing 253-25 connected to the front axle strut towers by mounting feet at the end of the rollbar tubes; • this structure may be directly connected to the central stiffening volume with welds or sheet metal webs (see drawing A). Extra connection tubes or feet are prohibited.

©2022-Fédération Internationale de l'Automobile-All rights reserved
Reproduction is prohibited unless FIA/ASN's prior written consent

Aucune entretoise structurelle supplémentaire n'est autorisée dans le renforcement du châssis de base.	No additional structural members are permitted in the basic chassis reinforcement.
Volume central de renforcement Est défini comme le volume à l'intérieur : • d'un plan vertical passant par la partie la plus avancée du pare-brise avant ; • d'un plan vertical passant par l'axe des roues arrière ; • du toit, du plancher, des portières et des panneaux latéraux externes de la carrosserie.	**Central stiffening volume** Is defined as the volume inside: • A vertical plane passing through the forward-most part of the front windscreen. • A vertical plane passing through centre line of the rear wheels. • Roof, floor, door, and external side body panels.
Entretoise structurelle Un élément rigide reliant deux ou plusieurs points du châssis et/ou de l'armature de sécurité.	**Structural member** A rigid element connecting two or more points of the chassis and/or rollcage.

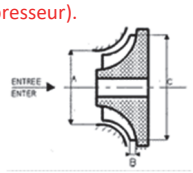
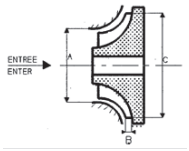
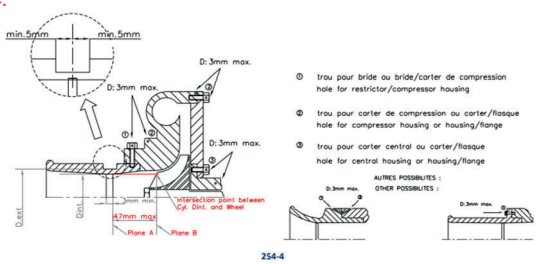
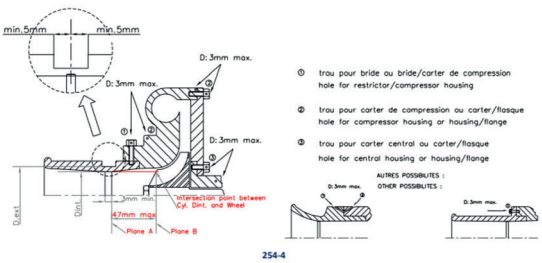
ART. 2	**CONDITIONS**	**CONDITIONS**
2.1	Lors d'une demande d'inscription à une Compétition FIA, le Pilote et le Concurrent doivent procéder à la déclaration technique de la voiture engagée et obtenir une Fiche Technique Pf en respectant les délais précisés dans le formulaire d'engagement, faute de quoi la candidature à la Compétition FIA sera refusée.	When submitting a registration request for an FIA Competition, the Driver and the Competitor must conduct a technical declaration of the car entered and obtain a Pf Technical Sheet, by the deadlines set out in the entry form, failing which the application to the FIA Competition will be rejected.
2.2	Une seule Fiche Technique Pf (avec un seul PF-ID) est soumise pour chaque voiture engagée à une Compétition FIA.	Only one Pf Technical Sheet (with a single PF-ID) is to be submitted for each car entered in the FIA Competition.
2.3	Le Pilote et le Concurrent doivent : - envoyer une copie de la Fiche Technique Pf ou déclarer le Pf et le PF-ID de la voiture à l'organisateur au moyen du formulaire d'engagement de la Compétition FIA, avant la date de clôture des inscriptions à la Compétition FIA ; - présenter une copie de la Fiche Technique Pf lors des vérifications administratives ; - présenter une copie de la Fiche Technique Pf lors des vérifications techniques.	The Driver and the Competitor must: - send a copy of the Pf Technical Sheet or declare the Pf and Pf-ID of the car to the organiser via the FIA Competition entry form, before the closing date for entries in the FIA Competition; - present a copy of the Pf Technical Sheet during administrative checks; - present a copy of the Pf Technical Sheet during scrutineering.
2.4	Le nombre Pf indiqué dans la Fiche Technique Pf soumise lors de l'engagement catégorise la voiture dans l'un des groupes précisés à l'Article 10.1.1 du Règlement Sportif.	The Pf value listed on the Pf Technical Sheet submitted during registration categorises the car into one of the groups listed under Article 10.1.1 of the Sporting Regulations.
2.5	En soumettant une Fiche Technique Pf, le Pilote et le Concurrent attestent de l'exactitude et de la conformité des renseignements déclarés.	By submitting the Pf Technical Sheet, the Driver and the Competitor certify that the information declared is accurate and in conformity.
2.6	Le Pilote et le Concurrent confirment que la voiture engagée respecte les prescriptions techniques de l'Annexe 7 du Règlement Sportif et est conforme à la Fiche Technique Pf soumise lors de l'engagement.	The Driver and the Competitor confirm that the car entered complies with the technical specifications in Appendix 7 to the Sporting Regulations and the Pf Technical Sheet submitted during registration.
2.7	Une fois la liste officielle des engagés publiée et jusqu'aux vérifications techniques de la Compétition, aucun amendement à la Fiche Technique Pf ne peut être apporté.	Once the official entry list has been published and up until scrutineering for the Competition, no amendment can be made to the Pf Technical Sheet.
2.8	Une fois la liste officielle des engagés publiée et durant toute la durée de la Compétition FIA, la suppression de la Fiche Technique Pf soumise à l'organisateur et archivée sur le site internet Pf n'est pas autorisée.	Once the official entry list has been published and during the entire duration of the FIA Competition, the Pf Technical Sheet submitted to the organiser and stored on the PF website cannot be deleted.
2.9	Lors des vérifications techniques, des corrections ou des mises en conformité de la Fiche Technique Pf peuvent être apportées sur demande des commissaires techniques.	During scrutineering, the Pf Technical Sheet can be corrected or be brought into conformity upon the request of the scrutineers.

ART. 3	**VÉRIFICATIONS TECHNIQUES**	**SCRUTINEERING**
	Si une erreur ou une donnée incorrecte est découverte au cours des vérifications techniques, l'erreur doit être corrigée sur la Fiche Technique Pf pour simuler et vérifier le nouveau nombre Pf de la voiture.	If an error or incorrect data is discovered during scrutineering, the error must be corrected on the Pf Technical Sheet in order to simulate and check the car's new Pf number.
	Si le nouveau Pf obtenu classifie la voiture dans le même groupe, les modifications à la Fiche Technique Pf seront validées. Aucune autre mesure n'est prise.	If the new Pf obtained classifies the car in the same group, the amendments to the Pf Technical Sheet will be approved. No other measure needs to be taken.

©2022-Fédération Internationale de l'Automobile-All rights reserved
Reproduction is prohibited unless FIA/ASN's prior written consent

	Si le nouveau Pf obtenu classifie la voiture dans un groupe différent de celui dans lequel s'est engagé le Concurrent, la non-conformité de la Fiche Technique Pf sera rapportée aux commissaires sportifs. Un seul changement de groupe effectué lors d'une Compétition, consécutif à une erreur ou une donnée incorrecte, est toléré par saison. La sanction pour toute entrave à cette règle, à savoir tout changement de groupe, consistera en une pénalité de 10 points par entrave à déduire du total des points marqués au classement général et au classement par groupe du Championnat FIA. Cette sanction s'applique à toute infraction avant que la première liste "ordre de départ" ne soit publiée.	If the new Pf obtained classifies the car in a different group to the one in which the Competitor is entered, the non-conformity of the Pf Technical Sheet will be reported to the stewards. Only one group change per season, during a Competition, following an error or incorrect data is accepted. The penalty for breaching this rule, i.e., any further group change, will result in a 10-point penalty per breach, to be deducted from the total number of points scored in the overall classification and the FIA Championship group classification. This penalty applies to any breach before the first "starting order" list is published.
ART. 4	**DÉFINITIONS ET TOLÉRANCES**	**DEFINITIONS AND TOLERANCES**
	Les tolérances à la Fiche Technique Pf ci-dessous s'appliquent. Les valeurs maximales et minimales n'ont aucune tolérance. Toutes les mesures sont prises avec des pneus et des roues pour temps sec.	The tolerances below apply for the Pf Technical Sheet. Maximum and minimum values have no tolerance. All measurements are taken with dry weather tyres and wheels.
4.1	**POIDS DE COURSE**	**RACE WEIGHT**
4.1.1	**Poids de course** Le poids de la voiture, avec le pilote et son équipement de course complet. À tout moment pendant l'épreuve, le poids de course doit rester dans la marge de tolérance ci-après. Tolérance : +100 / - 0 kg	**Race Weight** The weight of the car with the driver, wearing his full racing apparel. At all times during the event, the racing weight must remain within the following tolerance band. Tolerance: +100 / - 0 kg
4.2	**MOTEUR**	**ENGINE**
4.2.1	**Moteur d'origine (Voiture ou Moto)** L'utilisation prévue à l'origine pour le bloc moteur.	**Engine origin (Car or Motorcycle)** The original use of the engine block.
4.2.2	**Type de moteur (Alternatif ou Wankel)** Moteur à piston alternatif ou moteur rotatif (du type couvert par le brevet NSU Wankel).	**Engine type (Reciprocating or Wankel)** Reciprocating piston engine or rotary engine (of the type covered by NSU Wankel patent).
4.2.3	**Disposition des cylindres (En ligne, en V ou à plat)** Désigne la disposition des cylindres du moteur.	**Cylinder layout (In line, Vee or Flat)** Is the engine cylinders layout.
4.2.4	**Type de bloc moteur et d'échappement (Série ou "Custom")** "Custom", si le bloc moteur provient d'un moteur de course conçu exclusivement pour la course ou si le matériau du collecteur d'échappement n'est pas en fonte (excepté dans le cas où le collecteur d'échappement est intégré à la culasse).	**Engine block and exhaust type (Series or Custom)** Custom, if the engine block comes from a racing engine designed exclusively for racing or the material of the exhaust manifold is not cast iron (except when the exhaust manifold is integrated into the cylinderhead).
4.2.5	**Nombre de cylindres (2 - 12)** Désigne le nombre de cylindres du moteur.	**Number of cylinders (2 - 12)** Is the number of engine cylinders.
4.2.6	**Nombre de soupapes par cylindre (2 - 5)** Désigne le nombre total de soupapes par cylindre.	**Number of valves per cylinder (2 - 5)** Is the total number of valves per each cylinder.
4.2.7	**Alésage** Désigne l'alésage des cylindres du moteur en mm, arrondi au 0,1 mm le plus proche. Tolérance : +/- 0,2 mm	**Bore** Is the engine cylinder bore in mm, rounded off to the nearest 0.1 mm. Tolerance: +/- 0.2 mm
4.2.8	**Cylindrée** Désigne la cylindrée totale du moteur, exprimée en cm^3, arrondie au cm^3 le plus proche (pour le calcul, $\pi = 3{,}1416$). Pour un moteur rotatif (type Wankel), désigne la cylindrée par rotor (nominalement 654 cm^3 pour un moteur rotatif Mazda) multipliée par le nombre de rotors. Tolérance : +/-0,7 %	**Engine displacement** Is the total cylinder displacement of the engine, in cm^3, rounded off to the nearest cm^3 (for the calculation, $\pi = 3.1416$). For a rotating engine (Wankel type) the displacement per rotor (nominally 654 cm^3 for a Mazda rotary engine) multiplied by the number of rotors. Tolerance: +/-0.7 %
4.2.9	**Type de carter d'huile (Humide ou Sec)**	**Oil sump type (Wet or Dry)**

©2022-Fédération Internationale de l'Automobile-All rights reserved
Reproduction is prohibited unless FIA/ASN's prior written consent

	Désigne le type de système de lubrification (carter humide - carter sec).	Is the type of lubrication system (wet sump – dry sump).
4.2.10	**Type de carburant (Essence ou Diesel)** Désigne le type de carburant utilisé (pour les mélanges autorisés essence-éthanol, utiliser "Essence"). Admissibilité conformément à l'Annexe 7 du Règlement Sportif.	**Fuel type (Petrol or Diesel)** Is the type of fuel used (for legal petrol-ethanol mixes, use "Petrol"). Eligibility according to Appendix 7 of the Sporting Regulations.
4.2.11	**Configuration du boîtier papillon (Commun à plusieurs cylindres ou individuel)** Désigne la configuration du boîtier papillon d'admission. Individuel signifie un boîtier papillon pour chaque cylindre.	**Throttle configuration (Common to several cylinders or individual)** Is the intake throttle unit configuration. Individual means one throttle body for each cylinder.
4.2.12	**Diamètre du boîtier papillon (Maximum)** Désigne le diamètre du tuyau d'admission à l'emplacement du papillon des gaz (si l'alimentation en carburant se fait par carburateurs, le diamètre du venturi est mesuré au point le plus étroit) en mm, arrondi au 0,1 mm le plus proche.	**Throttle body diameter (Maximum)** Is the diameter of the inlet pipe at the throttle location (if fuel is fed by carburettors, the diameter of the venturi is measured at the narrowest point) in mm, rounded off to the nearest 0.1 mm.
4.2.13	**Type d'admission (Atmosphérique ou Superalimenté/Turbocompressé)** Indiquer si le moteur est atmosphérique ou suralimenté (Superalimenté/Turbocompressé).	**Induction type (Naturally aspirated or Super/Turbocharged)** Specify if the engine is atmospheric (Naturally aspirated) or forced induction (Super/Turbocharged).
4.2.14	**Nombre de turbocompresseurs** Désigne le nombre de turbocompresseurs sur l'admission.	**Turbocharger number** Is the number of turbochargers on the inlet.
4.2.15a	**Diamètre de l'inducteur du carter de compresseur (Maximum)** Désigne la dimension A du compresseur en mm, arrondie au 0,1 mm le plus proche (pour un système à plusieurs étages, ne tenir compte que du premier compresseur). 	**Compressor housing inducer diameter (Maximum)** Is the compressor dimension A in mm, rounded off to the nearest 0.1 mm (for a multistage system, consider only the first compressor). 
4.2.15b	**Vérification du conduit de suralimentation ou de la protection perforée (Oui ou Non)** Oui, si un conduit présent contourne le diamètre déclaré de l'inducteur et pourrait permettre à l'air de contourner l'inducteur dans un moteur suralimenté.	**Surge Channel or Ported Shroud Check (Yes or No)** Yes, if any channel present bypasses the declared inducer diameter and could allow air to bypass the inducer in a forced induction engine.
4.2.16	**Nombre de brides** Désigne le nombre de brides dans l'admission du moteur.	**Number of restrictors** Is the number of restrictors in the engine inlet.
4.2.17	**Diamètre des brides (Maximum)** Désigne le diamètre des brides en mm. La géométrie déclarée des brides doit être conforme au dessin 254-4.  254-4 Toute autre bride ne sera pas prise en compte pour le calcul du Pf.	**Restrictors diameter (Maximum)** Is the diameter of the restrictors in mm. The declared restrictor geometry must conform to drawing 254-4.  254-4 Any other restrictor will not be considered for the Pf calculation.
4.2.18	**Catalyseur (Oui ou Non)** Préciser si le véhicule est équipé d'un système anti-pollution catalytique post-combustion ou, pour les moteurs diesel, d'un filtre à particules. Un convertisseur catalytique sera pris en compte dans le calcul du Facteur de Performance si le noyau complet se trouve à moins de	**Exhaust catalyst (Yes or No)** Specify if the vehicle is fitted with a post-combustion catalytic anti-pollution system, or for diesel engines, a particulate filter. A catalytic converter will be considered for inclusion in the Performance Factor calculation if the complete core is within

©2022-Fédération Internationale de l'Automobile-All rights reserved
Reproduction is prohibited unless FIA/ASN's prior written consent

	1000 mm du bloc-cylindres. Note : cette distance est mesurée directement entre le noyau et le bloc-cylindres, non sur la longueur du tuyau d'échappement.	1000 mm of the cylinder block. Note: this distance is measured directly between the core and the cylinder block, not along the exhaust pipe length.
4.2.19	**Régime moteur (Maximum)** Désigne le régime maximal du moteur utilisé dans la compétition en RPM, arrondi à la **centaine de RPM** la plus proche. Le Délégué Technique peut demander au Concurrent de prouver que son régime moteur maximum - 500 RPM peut être atteint, lors de l'épreuve.	**Maximum engine speed (Maximum)** Is the maximum engine speed used in the competition in RPM, rounded off to the nearest **100 RPM**. The Technical Delegate can request the Competitor to prove that his maximum engine speed - 500 RPM can be achieved, at the event.
4.2.20	**Rapport volumétrique (Maximum)** Désigne le taux de compression du moteur, arrondi au 0,1 le plus proche, calculé selon la formule suivante : $R = (v + V) / v$ Où : v = volume total d'une seule chambre de combustion ; V = cylindrée d'un seul cylindre (cylindrée du moteur/nombre de cylindres).	**Compression ratio (Maximum)** Is the engine compression ratio, rounded to the nearest 0.1, calculated according to the following formula: $R = (v + V) / v$ where: v = total volume of a single combustion chamber; V = displacement of a single cylinder (engine displacement/number of cylinders).
4.2.21	**Calage variable des soupapes (Oui ou Non)** Préciser si le moteur est équipé d'un système de calage variable des soupapes. Les systèmes de calage variable des soupapes n'ont pas de relation constante entre la levée des soupapes et la position du vilebrequin.	**Variable Valve Timing (Yes or No)** Specify if the engine is fitted with a variable valve timing system. Variable valve timing systems have no constant relationship between valve lift and crankshaft position.
4.3	**TRANSMISSION**	**DRIVE TRAIN**
4.3.1	**Roues motrices (FWD, RWD ou AWD)** Indiquer quelles sont les roues entraînées par le moteur.	**Driven wheels (FWD, RWD or AWD)** Specify which wheels the engine drives.
4.3.2	**Nombre de rapports (1 à 7)** Désigne le nombre de rapports avant dans la boîte de vitesses (si plus de 7 rapports sont utilisés, indiquer 7).	**Number of gears (1 to 7)** Is the number of forward gears in the gearbox (if more than 7 in use, enter 7).
4.3.3	**Commande de boîte (Manuelle ou Séquentielle)** Désigne le mécanisme de changement de vitesse de la boîte de vitesses. S'il s'agit d'un système mécanique en "H", il sera considéré comme "manuel". Les autres systèmes seront considérés comme "séquentiels".	**Shifting mechanism (Manual or Sequential)** Is the gearbox shifting mechanism. If it is a mechanical "H pattern", it will be considered "Manual". Alternative systems will be considered "Sequential".
4.3.4	**Diamètre des roues** Désigne le diamètre des jantes des roues pour les pneus pour temps sec, en pouces (pour la conversion, 1" = 25,4 mm). Si deux diamètres différents sont utilisés à l'avant et à l'arrière, il faut prendre en compte le plus grand.	**Wheel diameter** Is the diameter of the wheels rims for dry tyres, in inches (for the conversion, 1" = 25.4 mm). If two different diameters are used at the front and at the rear, the greater diameter must be considered.
4.3.5	**Fixation des roues (Moyeu à montage central ou goujons multiples)** Désigne le système de fixation des roues.	**Wheel attachment (Centre mount hub or Multiple studs)** Is the wheel attachment system.
4.4	**AÉRO**	**AERO**
4.4.1	**Empattement** Désigne la moyenne, des deux côtés du véhicule, de la distance, mesurée au sol, entre les centres des moyeux des deux roues situées du même côté du véhicule, arrondie au mm le plus proche. Tolérance : +/- 20 mm	**Wheelbase** Is the average, on both vehicle sides, of the distance, measured on ground, between the centres of the hubs of two wheels situated on the same side of the vehicle, rounded off to the nearest mm. Tolerance: +/-20 mm
	Vérification de l'empattement (Oui ou Non) Oui, si l'empattement est supérieur à +75 mm de l'empattement standard du modèle d'origine.	**Wheelbase Check (Yes or No)** Yes, if the wheelbase is greater than +75mm of the base model standard wheelbase.
4.4.2	**Porte-à-faux avant** Désigne la moyenne, des deux côtés du véhicule, de la distance au sol en mm entre le centre de l'essieu avant et le point le plus avancé de la voiture, arrondie au mm le plus proche. Tolérance : +/- 20 mm	**Front overhang** Is the average, on both vehicle sides, of the ground distance in mm between the front axle centre and the frontmost point of the car, rounded off to the nearest mm. Tolerance: +/-20 mm

©2022-Fédération Internationale de l'Automobile-All rights reserved
Reproduction is prohibited unless FIA/ASN's prior written consent

4.4.3	**Splitter en avant du pare-chocs** La distance horizontale maximale, exprimée en mm, entre le point le plus avancé de la carrosserie et le point le plus avancé du splitter, mesurée à moins de 300 mm de l'axe central, arrondie au mm le plus proche (zéro s'il n'y a pas de splitter). Tolérance : +/- 50 mm	**Splitter ahead of bumper** The maximum horizontal distance, in mm, between the foremost point of the bodywork and the foremost point of the splitter, measured within 300 mm of the centre line, rounded off to the nearest mm (zero if there is no splitter). Tolerance: +0/-50 mm
4.4.4	**Porte-à-faux arrière de la carrosserie** Désigne la moyenne, des deux côtés du véhicule, de la distance au sol en mm entre le centre de l'essieu arrière et le point le plus en arrière de la carrosserie de la voiture en dessous de la ligne horizontale passant par le haut des roues arrière, arrondie au mm le plus proche. Tolérance : +/- 20 mm	**Rear body overhang** Is the average, on both vehicle sides, of the ground distance in mm between the rear axle centre and the rearmost point of the car body below the horizontal line passing along the top of the rear wheels, rounded off to the nearest mm. Tolerance: +/-20 mm
4.4.5	**Porte-à-faux du diffuseur** Désigne la moyenne, des deux côtés du véhicule, de la distance au sol en mm entre le centre de l'essieu arrière et le point le plus en arrière du diffuseur, arrondie au mm le plus proche (zéro signifie qu'il n'y a pas de diffuseur). Tolérance : +/-20 mm	**Diffuser overhang** Is the average, on both vehicle sides, of the ground distance in mm between the rear axle centre and the rearmost point of the diffuser, rounded off to the nearest mm (zero means there is no diffuser). Tolerance: +/-20 mm
4.4.6	**Porte-à-faux de l'aileron arrière** Désigne la moyenne, des deux côtés du véhicule, de la distance en mm entre le centre de l'essieu arrière et le point le plus en arrière de l'aileron, arrondie au mm le plus proche (zéro signifie qu'il n'y a pas d'aileron arrière). Tolérance : +/- 50 mm	**Rear wing overhang** Is the average, on both vehicle sides, of the distance in mm between the rear axle centre and the rearmost point of the wing, rounded off to the nearest mm (zero means there is no rear wing). Tolerance: +/-50 mm
4.4.7	**Hauteur de l'aileron arrière** Désigne la distance verticale en mm entre le sol et le point le plus haut de l'aileron, arrondie au mm le plus proche, supports et dérives latérales exclus (zéro signifie qu'il n'y a pas d'aileron arrière). Tolérance : +/- 50 mm	**Rear wing height** Is the vertical distance in mm between the ground and the highest point of the wing, rounded off to the nearest mm, supports and end plates excluded (zero means there is no rear wing). Tolerance: +/-50 mm
4.4.8	**Largeur de l'essieu avant** Désigne la distance au sol en mm entre les côtés extérieurs des deux pneus de l'essieu avant, arrondie au mm le plus proche. Tolérance : +/- 20 mm	**Front axle width** Is the ground distance in mm between the outer sides of the two tyres on the front axle, rounded off to the nearest mm. Tolerance: +/-20 mm
4.4.9	**Largeur de l'essieu arrière** Désigne la distance au sol en mm entre les côtés extérieurs des deux pneus de l'essieu arrière, arrondie au mm le plus proche. Tolérance : +/- 20 mm	**Rear axle width** Is the ground distance in mm between the outer sides of the two tyres on the rear axle, rounded off to the nearest mm. Tolerance: +/-20 mm
4.5	**CHÂSSIS**	**CHASSIS**
4.5.1a	**Type de châssis (1, 2 ou 3)** Désigne le type de structure de châssis : Type 1 : Carrosserie monocoque métallique standard. Type 2 : Structure de châssis de base faite d'un cadre tubulaire et/ou d'un composite à structure sandwich à revêtement métallique et pouvant comprendre des éléments de construction monocoque, dans n'importe quelle combinaison. Type 3 : Châssis en matériau polymère renforcé par des fibres (FRP). Le matériau FRP peut être utilisé pour la structure complète ou seulement pour une partie de la structure en combinaison avec d'autres éléments. Toute pièce en FRP présentant les caractéristiques suivantes : • une épaisseur maximale de 2 mm, • reliée uniquement à la structure métallique du volume central de renforcement, • un volume lorsque compris dans une boîte rectangulaire, dont les dimensions sont exprimées en mm, tel que :	**Chassis type (1, 2 or 3)** Is the chassis structure type: Type 1: Standard metallic unibody construction bodyshells. Type 2: A base chassis structure that is made of a space frame and/or metal-skinned sandwich structured composite, and may include elements of a unibody construction, in any combination. Type 3: Fibre reinforced polymer (FRP) material chassis. FRP material may provide the complete structure or only part of the structure, in combination with other elements. . Any FRP part with the following characteristics: • a maximum thickness of 2 mm, • connected only to the metal structure of the central stiffening volume, • a volume when enclosed in a rectangular box, whose dimensions are expressed in mm such that:

©2022-Fédération Internationale de l'Automobile-All rights reserved
Reproduction is prohibited unless FIA/ASN's prior written consent

	la somme Longueur + Largeur + Hauteur est inférieure à 1000 sera considérée comme décorative et n'aura pas d'incidence sur la définition du type de châssis. Dans le cas de pièces de dimensions supérieures ou reliées à d'autres panneaux en FRP, le châssis sera automatiquement classé dans le type de châssis 3. Aucune hypothèse n'est formulée concernant l'efficacité structurelle de la pièce.	the sum of the Length + Width + Height is less than 1000 will be considered as decorative and not affect the chassis type definition. Parts with dimensions greater than this or connected to other FRP panels will automatically put the chassis into chassis type 3. No assumption is made about the structural effectiveness of the part.
4.5.1b	**Contrôle du matériau de la carrosserie en FRP (Oui ou Non)**	**FRP bodywork material check (Yes or No)**
	Oui, si châssis de type 1 ou 2 ET si la carrosserie se trouve à l'intérieur de l'empattement et au-dessus du plan passant par les centres des roues avant et arrière, et qu'elle est entièrement ou partiellement constituée de matériaux en FRP. Les panneaux en FRP de dimensions inférieures à 300 x 300 mm et reliés uniquement aux panneaux de carrosserie métalliques seront considérés comme décoratifs et n'auront pas d'incidence sur cette définition.	Yes, if chassis type 1 or 2 AND if the bodywork is within the wheelbase and above the plane passing through the front and the rear wheel centres, and consists wholly or partially of FRP materials. FRP Panels whose dimensions are less than 300 x 300 mm and connected only to the metal bodywork panels will be considered as decorative and not affect this definition.
4.5.2	**Structure de renforcement du châssis (1 à 4)** Désigne le type de renforcement du châssis : Type 1 : Renforcement de base tel que défini ci-dessus. Type 2 : Renforcement de base (Type 1) avec le seul ajout d'une ou plusieurs entretoises structurelles entre une ou les deux chapelles des jambes de force d'essieux / les chapelles des jambes de force d'un ou des deux essieux sans connexions intermédiaires. Type 3 : Structure de renforcement du châssis décrite dans le Type 1 ou le Type 2 avec une ou plusieurs entretoises structurelles supplémentaires dans le volume central de renforcement. Type 4 : Entretoise(s) structurelles (s) supplémentaire(s) en dehors du volume central de renforcement d'une voiture biplace.	**Chassis Reinforcement Structure (1 to 4)** Is the chassis reinforcement type: Type 1: Basic reinforcement as defined above. Type 2: Basic reinforcement (Type 1) with the sole addition of structural member(s) between one or both axle strut towers without intermediate connections. Type 3: Chassis reinforcement structure described in Type 1 or Type 2 with additional structural member(s) within the central stiffening volume. Type 4: Additional structural member(s) outside the central stiffening volume of a two-seater car.
4.5.3	**Nombre de portières utilisables (2 à 5)** Désigne le nombre de portières utilisables sur la voiture, sans l'utilisation d'outils. Si le coffre a une fenêtre, ce sera considéré comme une porte.	**Number of operable doors (2 to 5)** Is the number of operable doors on the car, without the use of tools. If the boot has a window, it is considered as a door.
4.5.4	**Pare-brise (Verre ou Plastique)** Désigne le matériau du pare-brise. Admissibilité conformément à l'Annexe 7 du Règlement Sportif.	**Windscreen (Glass or Plastic)** Is the material of the windscreen. Eligibility according to Appendix 7 of the Sporting Regulations.

©2022-Fédération Internationale de l'Automobile-All rights reserved
Reproduction is prohibited unless FIA/ASN's prior written consent

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE
WWW.FIA.COM

Annexe 7 / Appendix 7

Annexe Technique au Règlement Sportif du Championnat d'Europe de la Montagne de la FIA – Voitures de Catégorie 1

Technical Appendix to the Sporting Regulations of the FIA European Hill Climb Championship – Category 1 Cars

Article modifié-*Modified Article*	Date d'application-*Date of application*	Date de publication-*Date of publication*

ART. 1	**GENERALITES**	**GENERAL**
	Ce règlement s'applique aux voitures prenant part aux Courses de Côte ou épreuves de vitesse sur routes en asphalte. Ces voitures roulent les unes après les autres.	These regulations relate to cars taking part in hill climbs or speed events on asphalt roads. These cars compete singly on the course.
1.1	**Admissibilité :**	**Eligibility :**
	Catégorie 1 Les voitures admissibles dans la Catégorie 1 doivent provenir d'un modèle ayant un toit et comportant au moins 2 sièges. Elles sont définies soit au paragraphe 1 de l'Article 251-2.1.1 de l'Annexe J soit à l'Article 251-2.1.2 de l'Annexe J et au paragraphe 6 'SH' de l'Article 277-1 de l'Annexe J.	**Category 1** Vehicles eligible for Category 1 must be derived from cars with a roof and at least two seats. They are defined either by Appendix J Article 251, Article 2.1.1 paragraph 1, or by both Appendix J Article 251-2.1.2 and Appendix J Article 277-1 paragraph 6 'SH'.
ART. 2	**Règlement Technique spécifique à la Course de Côte**	**Specific Hill Climb Technical Regulations**
2.1	**Dimensions**	**Dimensions**
	Longueur	**Length**
	La longueur hors-tout de la voiture ne doit pas dépasser 5200 mm.	The overall length of the car must not exceed 5200 mm.
	Empattement	**Wheelbase**
	L'empattement peut être modifié de +/- 75 mm par rapport à celui du modèle d'origine de la voiture. *Note : Toute voiture dont l'empattement est supérieur à 75 mm par rapport au modèle d'origine reste éligible. Cette configuration doit être spécifiquement renseignée dans la Fiche Technique Pf et impactera la valeur du "Facteur de Performance" de la voiture.*	The wheelbase must be within +/-75 mm of the base model of the car used. *NB: Any car whose wheelbase is longer than 75 mm compared with the base model remains eligible. This configuration must be specifically indicated on the Pf Technical Sheet and will have an impact on the "Performance Factor" value of the car.*
	Largeur	**Width**
	La largeur hors-tout de la voiture y compris les roues complètes ne doit pas dépasser 2100 mm, les roues directrices étant dirigées vers l'avant.	The overall width of the car including the complete wheels must not exceed 2100 mm, when the steered wheels are in the straight ahead position.
	Porte-à-faux	**Overhangs**
	Libre dans la limite de la longueur maximale.	Free within maximum length.
	Hauteur	**Height**
	Le point le plus haut de la voiture ne doit pas excéder une hauteur mesurée de 150mm mesurés verticalement depuis le point le plus haut du pare-brise, excepté pour l'armature de sécurité.	The highest part of the car must not exceed the height measured 150mm vertically from the highest point on the windscreen, except as regards the roll over structure.
	Garde au sol	**Ground Clearance**
	La garde au sol est libre.	Ground Clearance is free.

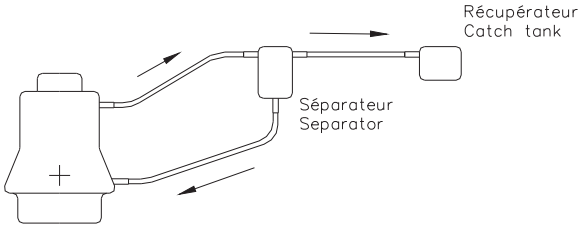
©2022-Fédération Internationale de l'Automobile-All rights reserved
Reproduction is prohibited unless FIA/ASN's prior written consent

2.2	Carrosserie	Bodywork
2.2.1	**Portes**	**Doors**
	Toute voiture fermée doit avoir des portes similaires à celles du modèle dont elle est issue. Au moins une ouverture par côté est nécessaire afin de permettre l'accès à l'habitacle et à ses occupants. L'habitacle doit être conçu de telle sorte que le pilote assis en position de conduite normale puisse en sortir en 7 secondes par l'ouverture côté pilote, et en 9 secondes par l'ouverture côté passager.	All closed cars must have doors similar to the base model of the car. At least one opening (door) is required on each side, in order to allow access to the cockpit and its occupants. The cockpit must be designed so as to allow the driver to get out from his normal driving position in seven seconds through the driver's opening and in nine seconds through the passenger's opening.
2.2.2	**Carrosserie**	**Bodywork**
	Les roues alignées pour aller en ligne droite, la partie de chaque roue complète et de ses fixations située au-dessus du plan passant par l'axe d'essieu ne doit pas être visible de dessus.	With the front wheels aligned to proceed straight ahead, the part of each complete wheel and its fixings situated above the plane passing through the axle centreline must not be visible from above.
2.2.3	**Pare-brise**	**Windscreen**
	La forme, la dimension et l'inclinaison au centre du pare-brise doivent être celles du pare-brise du modèle de la voiture d'origine. Le pare-brise doit être en verre feuilleté ou en polycarbonate ou en PMMA assurant la même transparence que le verre d'origine. S'il est en polycarbonate ou PMMA, l'épaisseur de celui-ci ne doit pas être inférieure à 4,75 mm. Les pare-brise en verre teinté ne sont autorisés que s'ils sont d'origine pour la voiture en question. Les pare-brise en verre feuilleté comportant des impacts ou des fêlures qui gênent sérieusement la visibilité ou qui les rendent susceptibles de se casser davantage pendant la compétition ne seront pas acceptés.	The shape, size and angle on the centreline of the windscreen must be that of the windscreen of the base model of the car. The windscreen must be made of laminated glass or of a polycarbonate or PMMA, to ensure the same transparency as the original glass. If made of polycarbonate or PMMA, the thickness must not be less than 4.75 mm. Tinted glass screens are only permitted if they are original for this car. Windscreens which are damaged to such an extent that visibility is seriously impaired, or that there is a likelihood of their breaking further during the competition will be rejected.
	Un essuie-glace en ordre de marche est obligatoire. Un système fonctionnel de désembuage est obligatoire.	A windscreen wiper in working order is mandatory. An efficient windscreen demisting system is mandatory.

2.3	Moteur	Engine
2.3.1	La cylindrée du moteur est calculée conformément à la définition de l'Article 251.2.3.1. Les formules d'équivalence de cylindrée entre les différents types de moteurs sont définies aux Articles 252.3.1 à 252.3.5.	The engine capacity is calculated in accordance with the definition of Article 251-2.3.1. The cylinder capacity equivalence formula between the various types of engines are defined in Articles 252-3.1 to 252-3.5.
	La cylindrée maximum du moteur est de 6500 cm^3.	Maximum engine capacity is 6500 cm^3.
	Le type de moteur est libre à condition qu'il soit à Combustion Interne.	Engine type is free but must be Internal Combustion.
	Le type d'alimentation est libre.	Induction type free.
	L'emplacement du moteur, par rapport au pilote, doit être celui de la voiture d'origine. Sa position et son orientation sont libres.	Engine location, relative to the driver, is as in the base model of the car. Position and orientation are free.
2.3.2	**Tuyauterie d'échappement**	**Exhaust system**
	La partie terminale de l'échappement doit se trouver à l'intérieur du périmètre de la voiture, à moins de 10 cm de ce périmètre et à l'arrière du plan vertical passant par le centre de l'empattement. Les gaz d'échappement ne peuvent en sortir qu'à l'extrémité du système.	The exit of the exhaust pipe must be situated within the perimeter of the car and less than 10 cm from this perimeter and to the rear of the vertical plane passing through the centre of the wheelbase. Exhaust gas may only exit at the end of the system.

2.4	Récupérateur d'huile	Oil catch tank
2.4.1	Si le système de lubrification prévoit une mise à l'air libre, il doit être équipé de telle manière que les remontées d'huile s'écoulent dans un récipient récupérateur.	If the lubrication system includes an open type sump breather, it must be equipped in such a way that the oil flows into a catch tank.
	Le récupérateur d'huile doit avoir une capacité minimale de 2 litres pour les voitures d'une cylindrée moteur inférieure ou égale à 2000 cm^3 et de 3 litres pour les voitures d'une cylindrée supérieure à 2000 cm^3.	The oil catch tank must have a capacity of 2 litres for cars with a cubic capacity equal to or below 2000 cm^3, and 3 litres for cars with a cubic capacity of over 2000 cm^3.
	Ce récipient doit être en matière plastique translucide ou doit comporter un panneau transparent. Il est possible de monter un séparateur air/huile à l'extérieur du moteur (capacité maximale 1 litre), selon le Dessin 255-3.	This container must be either made out of translucent plastic or must include a transparent window. An air/oil separator can be mounted outside the engine (maximum capacity 1 litre), in accordance with Drawing 255-3.

©2022-Fédération Internationale de l'Automobile-All rights reserved
Reproduction is prohibited unless FIA/ASN's prior written consent



255-3

2.4.2	Il ne peut y avoir de retour de l'huile du récipient récupérateur vers le moteur que par gravité. Il est autorisé de monter un ventilateur pour le refroidissement de l'huile moteur, mais sans que cela implique d'effet aérodynamique.	The oil must only flow from the oil catch tank towards the engine by the force of gravity alone. A fan may be fitted for cooling the engine oil, but must have no aerodynamic effect.
2.5	**Orifices de remplissage et bouchons**	**Tank fillers and caps**
	Les bouchons des orifices et reniflards doivent être conçus de manière à assurer un blocage effectif réduisant les risques d'ouverture accidentelle par suite d'un choc violent ou d'une fausse manœuvre en le fermant.	All filler and vent caps must be designed to ensure an efficient locking action which reduces the risks of accidental opening following a crash impact or incomplete closing after refuelling.
	Les orifices de remplissage, reniflards et bouchons ne doivent pas saillir de la carrosserie.	The tank fillers, vents and caps must not protrude beyond the bodywork.
	Les orifices de remplissage et reniflards doivent être placés dans des endroits où ils ne sont pas vulnérables en cas d'accident.	The tank fillers, vents and breathers must be placed where they are not vulnerable in the event of an accident.
2.6	**Suspension et direction**	**Suspension and steering**
	La suspension est libre.	Suspension is free.
2.6.1	**Bras de suspension**	**Suspension Arm**
	Tous les bras de suspension doivent être faits d'un matériau métallique homogène.	All suspension members must be made from an homogeneous metallic material.
	Le chromage de tout élément de suspension en acier est interdit.	Chromium plating of any steel suspension components is forbidden.
2.6.2	**Modification de la direction**	**Steering modifications**
	Les modifications de la direction doivent être conformes à l'Article 253-4 "Direction" de l'Annexe J.	Steering modifications must be in accordance with Appendix J Article 253-4 'Steering'.
2.7	**Transmission aux roues**	**Transmission to the wheels**
	Le type de transmission et la position sont libres.	Transmission type and position are free.
	Le nombre de rapports est libre.	Number of gears is free.
2.8	**Marche arrière**	**Reverse gear**
	Toutes les voitures doivent comporter une marche arrière qui puisse à tout moment pendant la compétition être sélectionnée lorsque le moteur est en marche et être utilisée par le pilote assis normalement.	All cars must have a reverse gear which, at any time during the competition, can be selected while the engine is running and used by the driver when seated normally.
2.9	**Rétroviseur**	**Rear view mirror**
	La visibilité vers l'arrière doit être assurée par au moins un rétroviseur extérieur.	Rearward visibility must be ensured by a least one external rear-view mirror.
	Le rétroviseur doit avoir une surface réfléchissante d'au moins 75 cm².	The rear–view mirror must have a reflecting surface of at least 75 cm².
2.10	**Roues et pneus**	**Wheels and Tyres**
	Les pneus sont libres.	Tyres are free.
	Toutes les roues doivent être faites de matériaux métalliques homogènes.	All wheels must be made from homogeneous metallic materials.

©2022-Fédération Internationale de l'Automobile-All rights reserved
Reproduction is prohibited unless FIA/ASN's prior written consent

2.11	**Poids minimum**	**Minimum weight**

Il s'agit du poids réel de la voiture, sans équipage ni son équipement. A aucun moment de la compétition, la voiture ne doit peser moins que les poids minimums suivants.

Jusqu'à 1000 cm^3	525 kg
Entre 1000 cm^3 et 1400 cm^3	575 kg
Entre 1400 cm^3 et 1600 cm^3	605 kg
Entre 1600 cm^3 et 2000 cm^3	670 kg
Entre 2000 cm^3 et 3000 cm^3	750 kg
Entre 3000 cm^3 et 4000 cm^3	855 kg
Entre 4000 cm^3 et 5000 cm^3	935 kg
Au-delà de 5000 cm^3	1035 kg

This is the real weight of the car with no crew or their equipment. At no time during the competition may the car weight less than the following minimum weight.

Up to 1000 cm^3	525 kg
Between 1000 cm^3 and 1400 cm^3	575 kg
Between 1400 cm^3 and 1600 cm^3	605 kg
Between 1600 cm^3 and 2000 cm^3	670 kg
Between 2000 cm^3 and 3000 cm^3	750 kg
Between 3000 cm^3 and 4000 cm^3	855 kg
Between 4000 cm^3 and 5000 cm^3	935 kg
Beyond 5000 cm^3	1035 kg

2.12	**Eclairage**	**Lights**

Tous les équipements d'éclairage doivent être en état de fonctionnement durant la compétition, même si elle se tient entièrement de jour.

All lighting equipment must be in working order throughout the competition, even if the competition is run entirely in daylight.

Toutes les voitures doivent être équipées au minimum de deux feux stop rouges et de deux feux arrière. Ils doivent être disposés symétriquement de chaque côté de l'axe longitudinal de la voiture et être montés à un emplacement visible.

All cars must, as a minimum, be fitted with two red brake lights and two red rear lights. They must be located symmetrically on either side of the longitudinal axis of the car and must be mounted in a visible position.

Batterie(s)

Battery(ies)

Chaque batterie doit être fixée solidement et couverte de façon à éviter tout court-circuit ou fuite de liquide.
La(les) batterie(s) doit(vent) être de type "sèche" si installée(s) dans l'habitacle.

Each battery must be securely fixed and covered to avoid any short-circuiting or leaks.
The battery(ies) must be of the dry type if installed in the cockpit.

2.13	**Influence aérodynamique**	**Aerodynamic influence**

Toute partie spécifique de la voiture ayant une influence sur sa performance aérodynamique (à l'exception des couvercles non structurels protégeant les câbles de retenue des roues qui sont utilisés uniquement dans ce but) :

Any specific part of the car influencing its aerodynamic performance (with the exception of non-structural shrouds protecting wheel tethers which are being used solely for this purpose):

a) doit respecter les règles relatives à la carrosserie ;
b) doit être fixée rigidement sur la partie entièrement suspendue de la voiture ("être fixée rigidement" signifie n'avoir aucun degré de liberté) ;
c) doit rester immobile par rapport à la partie suspendue de la voiture.

a) must comply with the rules relating to bodywork;
b) must be rigidly secured to the entirely sprung part of the car (rigidly secured means not having any degree of freedom);
c) must remain immobile in relation to the sprung part of the car.

Tout dispositif ou construction conçu(e) pour combler l'espace entre la partie suspendue de la voiture et le sol est interdit(e) en toutes circonstances.

Any device or construction that is designed to bridge the gap between the sprung part of the car and the ground is prohibited under all circumstances.

ART. 3	**Prescriptions de sécurité**	**Safety requirements**

Carburant	252-9
Tuyaux de carburant, pompes et filtres	253-3.1 et 253-3.2
Sécurité du système de freinage	253-4
Harnais de sécurité	253-6

Fuel	252-9
Fuel pipes, pumps and filters	253-3.1 and 253-3.2
Brake system safety	253-4
Safety belts	253-6

©2022-Fédération Internationale de l'Automobile-All rights reserved
Reproduction is prohibited unless FIA/ASN's prior written consent

Extincteurs	253-7.1.2
Armatures de sécurité	253-8
Anneau de remorquage	253-10
Coupe-circuit	253-13
Réservoir de sécurité	Spécification FT3, FT3.5 ou FT5 obligatoire, conformément aux prescriptions de l'Art. 253-14 ou Voitures de type GT : Réservoir 257A 6.3 et ventilation 253.4
Cloison pare-feu	253-15
Sièges	253-16

Extinguishers	253-7.1.2
Safety Cages	253-8
Towing eye	253-10
Circuit breaker	253-13
Safety tank	Specification FT3, FT3.5 or FT5 compulsory, in compliance with the prescriptions of Art. 253-14 or GT-type cars: Tank 257A 6.3 and Ventilation 253.4
Firewall	253-15
Seats	253-16

©2022-Fédération Internationale de l'Automobile-All rights reserved
Reproduction is prohibited unless FIA/ASN's prior written consent

FEDERATION
INTERNATIONALE
DE L'AUTOMOBILE
WWW.FIA.COM

Instructions Techniques pour l'enregistreur de données régime moteur

RPM Data Logger Technical Instructions

Système d'acquisition de données approuvé par la FIA

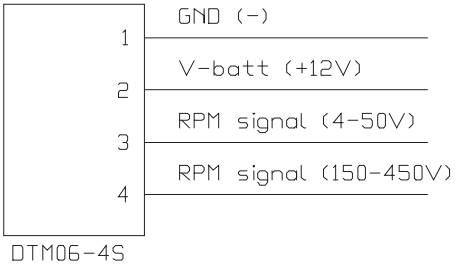
A tout moment avant ou pendant la compétition, les commissaires techniques peuvent demander l'installation dans la voiture d'un équipement de contrôle ou système d'enregistrement de données (y compris pour effectuer des contrôles pendant que la voiture est en mouvement).

Pour lire le régime moteur, chaque Concurrent doit fournir le signal d'allumage et l'alimentation électrique pour l'enregistreur de données de la FIA.

L'enregistreur de données régime moteur doit être installé en stricte conformité avec les instructions fournies et doit être opérationnel à tout moment pendant la compétition. Il est de la responsabilité de chaque Concurrent de s'assurer que le système fonctionne correctement.

Le Concurrent doit fournir le câblage comme décrit ci-dessous. Le faisceau doit déboucher dans l'habitacle, être facilement accessible et être doté du connecteur d'extrémité ci-dessous.

- **DEUTSCH DTM06-4S**



Data acquisition system approved by the FIA

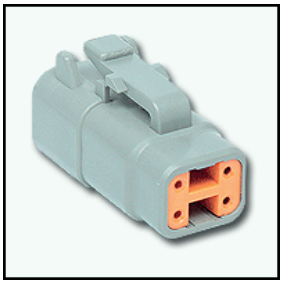
At any time before or during the competition, the scrutineers may request any checking equipment or data-logging system (including for checks while the car is moving) to be installed in the car.

To read the engine RPM, each Competitor must provide the ignition signal and the power supply for the FIA data logger.

The RPM data logger must be installed in strict compliance with the relevant instructions, and must work at all times during the competition. It is the responsibility of each Competitor to ensure that the system is working properly.

The Competitor must provide wiring as described below. The loom must terminate in the cockpit, be easily accessible and have the following end connector.

- **DEUTSCH DTM06-4S**



CAR: DTM06-4S
LOGGER: DTM04-4P

Alimentation électrique

Connectez l'alimentation électrique de l'enregistreur de données régime moteur au coupe-circuit général de la voiture.

Power supply

Connect RPM Logger power supply to the car master switch.

Signal régime moteur

Le signal régime moteur peut être acquis à partir de l'enregistreur de la FIA de deux manières :

- **A.** A partir de l'ECU par un signal en onde carrée (de 4 à 50 V).
- **B.** A partir de l'alimentation négative de la bobine, côté primaire.

A) Réception du signal régime moteur de l'ECU par un signal en onde carrée

Connectez le signal régime moteur à la broche 3 du connecteur FIA *(SIGNAL RPM 4-50V)*.
Il est possible de prendre le signal à partir du connecteur du tableau de bord de série ou d'utiliser le signal de commande (courant faible) de la bobine d'allumage électronique.

RPM signal

The RPM signal can be acquired from the FIA logger in two alternative ways:

- **A.** From the ECU through a square wave signal (from 4 to 50V).
- **B.** From the negative supply of the coil, primary side.

A) Receiving the RPM signal from the ECU through a square wave signal

Connect the RPM signal to pin 3 of the FIA connector (*RPM SIGNAL 4-50V*).
It is possible to take the signal from the stock dashboard connector or to use the command signal (low current) of the electronic ignition coil.

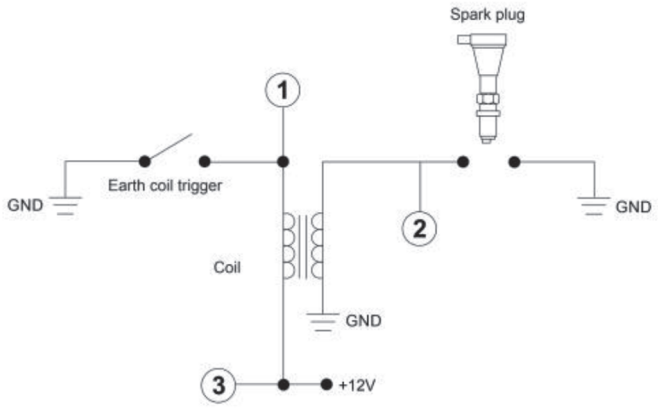
©2022-Fédération Internationale de l'Automobile-All rights reserved
Reproduction is prohibited unless FIA/ASN's prior written consent

B) Réception du signal régime moteur de l'entrée régime moteur basse tension de la bobine

Si la voiture n'a pas de bobine d'allumage électronique, il est possible de lire le régime moteur à partir de la broche d'alimentation négative du primaire de la bobine. Dans ce cas, connectez la broche d'alimentation négative du primaire de la bobine (1 dans la figure ci-après) à la broche 4 du connecteur FIA.

B) Receiving the RPM signal from the low voltage RPM input of the coil

Alternatively, if the car has no electronic ignition coil, it is possible to read the RPM from the negative supply pin of the coil primary. In this case, connect the negative supply pin of the coil primary (1 in the following figure), to pin 4 of the FIA connector.



Prescription	Prescription
Le Concurrent doit être en mesure de mettre en œuvre les présentes Instructions Techniques dès le début de la saison. Lorsque les commissaires techniques d'une compétition de la FIA demandent au Concurrent de mettre en œuvre ces Instructions Techniques, l'installation technique qui y est décrite ne doit plus être enlevée et doit rester disponible et prête à être branchée à tout moment pour toutes les compétitions ultérieures de la FIA pendant la saison.	The Competitor must be able to apply these Technical Instructions from the beginning of the season. When the Competitor is requested to apply these Technical Instructions by the scrutineers at an FIA competition, the technical installation described in these Technical Instructions must no longer be removed, and must remain available and ready to plug in at all times for all subsequent FIA competitions during the season.

©2022-Fédération Internationale de l'Automobile-All rights reserved
Reproduction is prohibited unless FIA/ASN's prior written consent