

Par e-mail

A : **SRO MOTORSPORTS GROUP - Laurent GAUDIN**
De : FFSA - Agnès Delarue
Date : 05 mars 2024 page(s) : 1

OBJET: Championnat de France FFSA GT 2024

Niveau d'enregistrement: National / Circuit

Cher Monsieur,

Nous vous prions de bien vouloir noter que le règlement ci-dessus référencé a été enregistré par nos services sous le numéro :

<i>C76-2024 en date du 05/03/2024</i>
--

Ce numéro devra obligatoirement figurer d'une façon très apparente sur l'exemplaire du règlement définitif que vous voudrez bien nous faire parvenir par mail.

Il est soumis au respect du Code Sportif International de la FIA et des Prescriptions Générales de la FFSA et délivré sur la base des documents joints :

- Règlement particulier Sportif- **Championnat de France FFSA GT 2024**
- Règlement particulier Technique TC/ GT light - **Championnat de France FFSA GT 2024**

Vous en souhaitant bonne réception,

Nous vous prions de croire, Cher Monsieur, en l'assurance de nos meilleures salutations.

Agnès DELARUE
Responsable Service Compétition – Pôle Sport



RÈGLEMENT SPORTIF 2024

TABLE DES MATIÈRES

1. PRÉAMBULE	4
2. RÈGLEMENT	4
3. OBLIGATIONS GÉNÉRALES.....	4
4. CONDITIONS GÉNÉRALES	5
5. LICENCES	5
6. VOITURES ÉLIGIBLES.....	6
7. COMPETITION DU CHAMPIONNAT	6
8. CLASSEMENTS ET POINTS.....	7
9. ORGANISATEURS.....	9
10. ORGANISATION DES COMPETITIONS	9
11. OFFICIELS.....	9
12. INSCRIPTION DES CONCURRENTS	10
13. CONDITIONS DE PARTICIPATION	11
14. LAISSEZ-PASSER.....	13
15. ASSURANCE	13
16. INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS.....	13
17. INCIDENTS	14
18. RÉCLAMATIONS.....	17
19. SANCTIONS.....	17
20. CHANGEMENTS DE PILOTES.....	19
21. CONDUITE	21
22. NOMBRE DE VOITURES ADMISES.....	21
23. NUMEROS DE COURSE	21
24. VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES	21
25. VÉRIFICATIONS TECHNIQUES	22
26. LIMITATIONS DES PNEUMATIQUES DURANT L'ÉPREUVE.....	24
27. PESAGE	26
28. CONDITIONS GÉNÉRALES CONCERNANT LES VOITURES	27
29. SÉCURITÉ GÉNÉRALE	29
30. VOIE DES STANDS ET STANDS	33
31. CARBURANT ET RAVITAILLEMENT.....	35
32. ASSISTANCE DANS LA VOIE DES STANDS.....	36
33. ESSAIS LIBRES, ESSAIS QUALIFICATIFS	37
34. ARRÊT DES SÉANCES D'ESSAIS.....	41
35. LA GRILLE.....	41
36. PROCÉDURE DE DÉPART.....	42
37. LES COURSES	45

38. VOITURE DE SÉCURITÉ (SAFETY CAR)	45
39. SUSPENSION OU ARRÊT DE LA COURSE	45
40. REPRISE DE LA COURSE	47
41. ARRIVÉE	48
42. PARC FERMÉ	48
43. CLASSEMENTS	48
44. CÉRÉMONIE DE PODIUM	49
45. BRIEFING	49
46. DISCIPLINE DANS LES STANDS ET DANS LE PADDOCK	50
ANNEXE 1 – RENSEIGNEMENTS EXIGÉS PAR L'ARTICLE 10	51
ANNEXE 2 – ÉQUIPEMENT OBLIGATOIRE	52
ANNEXE 3 – CHARTE GRAPHIQUE	53
ANNEXE 4 – COMITÉ SPORTIF SRO - RÈGLES ET RÈGLEMENTS	53
ANNEXE 5	54
ANNEXE 6	54

1. PRÉAMBULE

1.1. SRO Motorsports Group, (ci-après le Promoteur), organise le Championnat de France FFSA GT (ci-après la Série) réservé aux voitures de série Grand Tourisme GT4, propriété de SRO.

La série comprend des titres de Champion de France FFSA GT " Pilotes " en Pro-Am, Silver et Am, et des titres Trophée FFSA GT " équipes " en Pro-Am, Silver et Am, pour le Championnat de France FFSA GT (sous réserve d'un minimum de cinq voitures engagées par catégorie).

1.2. La Série est régie par le Code Sportif International FIA et ses annexes (ci-après le CSI), les prescriptions générales relatives aux circuits, les prescriptions générales et le Règlement Standard des circuits d'asphalte FFSA, le Règlement Technique GT4 et le présent Règlement Sportif spécifique à la Série. Toutes les parties prenantes (le Promoteur, SRO, les ASN, les organisateurs, les concurrents et les circuits) s'engagent à appliquer, ainsi qu'à respecter les règles régissant la Série.

1.3. Le Bureau Permanent GT4 peut :

- A.** Traiter les questions relatives à l'acceptation des voitures de SRO Motorsports Group GT4 telles que spécifiées dans le présent règlement.
- B.** Délibérer concernant l'acceptation des engagements des préparateurs et des constructeurs dans la Série.
- C.** Se prononcer sur les questions relatives à l'équilibre des performances.

1.4. Le Comité Sportif du Championnat de France FFSA GT prendra des décisions relatives au Championnat de France FFSA GT selon l'annexe 4 du règlement.

2. RÈGLEMENT

2.1. La version française du présent Règlement Sportif constituera le texte définitif auquel il sera fait référence, en cas de controverse et d'interprétation. Les intitulés du document sont uniquement énoncés par un souci de commodité et ne font pas partie du présent Règlement Sportif.

2.2. Ce Règlement Sportif rentrera en vigueur le 1^{er} février 2024 et remplacera tout autre règlement pour la Série.

2.3. Tous les concurrents participant à la Série seront informés de toute modification apportée à ce Règlement Sportif, par des notes issues du Comité Sportif, pour le Championnat de France FFSA GT, en spécifiant la date à laquelle les modifications entrent en vigueur.

3. OBLIGATIONS GÉNÉRALES

3.1. Tous les pilotes, concurrents et officiels, participant à la Série s'engagent, en leur nom propre et celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions, telles que décrites ou modifiées, du CSI, des prescriptions générales relatives au circuit, du Règlement Technique GT4 et du présent Règlement Sportif. Les bulletins seront approuvés par la FFSA et/ou les commissaires sportifs.



4. CONDITIONS GÉNÉRALES

4.1. Il incombe aux concurrents de s'assurer que toutes les personnes concernées par son engagement observent dans leur intégralité les dispositions du CSI, les prescriptions générales relatives aux circuits, les prescriptions générales relatives aux Séries Internationales, les prescriptions générales, le règlement standard des circuits en asphalte FFSA, le Règlement Technique GT4 et le présent Règlement Sportif.

4.2. Si un concurrent est dans l'impossibilité d'être présent en personne à l'épreuve, il doit désigner son représentant par écrit. Durant toute la durée de l'épreuve et à tout moment de l'épreuve, une personne responsable d'une voiture engagée, est tenue de veiller conjointement et solidairement avec le concurrent, à ce que ces dispositions soient respectées.

4.3. Le classement final d'un pilote sera déterminé par la FFSA en accord avec le Comité Sportif du Championnat de France FFSA GT.

4.4. Les concurrents doivent s'assurer que leurs voitures respectent les conditions d'éligibilité et de sécurité tout au long de l'épreuve.

4.5. La présentation d'une voiture aux vérifications techniques sera considérée comme une déclaration implicite de conformité.

4.6. Toutes les personnes concernées de quelque façon que ce soit par une voiture engagée ou occupant quelque fonction que ce soit dans le paddock, les stands, la voie des stands ou sur la piste doit à tout moment porter le laissez-passer et les vêtements appropriés. Dans la voie de travail, des pantalons longs, manches longues et chaussures fermées sont obligatoires pour les épreuves d'une heure et ce, pour toutes les sessions officielles (à l'exception des tests payants). Pour les épreuves d'endurance, l'équipement tel que décrit dans l'article 31.4 est obligatoire.

4.7. Les brassards suivants seront produits pour être utilisés pendant les arrêts aux stands :

- Brassards blancs pour les contrôleurs de voitures.
- Brassards verts pour les membres de l'équipe dans la zone de travail.
- Brassard jaune pour le personnel constructeur / manufacturier. Ce personnel doit respecter les instructions concernant les vêtements à porter dans la voie des stands.

Ne doit être porté, au bras uniquement, qu'un seul brassard à la fois. Dans le cas contraire des sanctions peuvent être infligées par les Commissaires Sportifs.

4.8. Jusqu'à la publication des résultats officiels, le concurrent doit rester disponible, pour répondre à tout appel du Collège et signer d'éventuelles décisions. Cela inclut la vérification de toutes les caméras embarquées, le cas échéant. L'application Team Messaging doit être surveillée jusqu'à la publication du classement final. Si le concurrent n'est pas disponible jusqu'à la fin de l'épreuve, ce dernier doit désigner une ou plusieurs personnes supplémentaires qui peuvent représenter et signer au nom de l'équipe. Ces personnes doivent être nommées sur la feuille disponible pendant les vérifications administratives. Tout changement ou personne supplémentaire après les vérifications administratives doit être notifié directement auprès du Collège via un courrier signé par le concurrent.

5. LICENCES

5.1. Tous les pilotes, concurrents et officiels participant à la Série doivent détenir une licence en cours de validité. Le minimum requis est une licence NCC.

Et le cas échéant, pour les étrangers, des licences valides et/ou autorisations délivrées par leur ASN.

6. VOITURES ÉLIGIBLES

6.1. Les épreuves sont d'abord et avant tout réservées aux voitures Grand Tourisme GT4 et aux voitures homologuées par le RACB et/ou la FFSA, pour SRO, comme définit dans le Règlement Technique applicable.

6.2. Dans des circonstances exceptionnelles, le Promoteur se réserve le droit d'accepter des voitures " Invitées". Ces voitures et leurs pilotes ne marqueront pas de points et seront considérés comme étant invisibles pour l'attribution des points. Les points éventuels seront donc attribués à la voiture et aux pilotes suivants.

6.3. Voitures GT homologuées FFSA sous réserve de l'accord du Comité Sportif.

7. COMPETITIONS DU CHAMPIONNAT

7.1. Chaque compétition aura le statut d'une compétition nationale P.E.A. (participation étrangère autorisée).

Le Championnat de France FFSA GT est composé de 6 compétitions.

Définition d'une compétition selon l'Article 1.2.2 de la Règlementation Standard des Circuits Asphaltes en vigueur : Une compétition comporte des vérifications administratives et techniques, des essais libres (facultatifs), des essais qualificatifs, et une ou plusieurs courses.

Sauf circonstances exceptionnelles, chaque compétition du Championnat de France FFSA GT sera composée comme suit :

- Deux séances d'essais libres de maximum soixante (60) minutes chacune
- Deux séances qualificatives de minimum vingt (20) minutes chacune
- Deux courses de soixante (60) minutes chacune

Une ~~épreuve~~ compétition avec une course d'une durée de cent vingt (120) minutes, pourrait éventuellement remplacer une des deux courses de soixante (60) minutes.

7.2. Le nombre maximum de compétitions composant la Série est fixé à six (6).

7.3. Le Championnat de France FFSA GT comprendra trois (3) catégories : Pro-Am, Silver et Am.

7.4. La liste définitive des épreuves sera publiée par le Promoteur avant le 1^{er} mars chaque année. Toutefois, en cas de force majeure, le promoteur se réserve le droit de modifier les dates ainsi que le format des épreuves. Dans tous ces cas, les réclamations pour perte ou dommages exprimées par les concurrents seront exclues.

7.5. Une compétition peut être annulée si moins de 15 voitures sont engagées.

7.6. La liste des épreuves du Championnat de France FFSA GT est la suivante :

COUPES DE PÂQUES DE NOGARO	29 mars - 1 ^{er} avril 2024	Nogaro	France
LEDENON GT SERIES	10 - 12 mai 2024	Ledenon	France
SPA SPEEDWEEK	21 - 23 juin 2024	Spa	Belgique
FANATEC GT WORLD CHALLENGE EUROPE POWERED BY AWS	23 - 25 août 2024	Magny cours	France
CHAMPIONNAT DE FRANCE FFSA DES CIRCUITS	13-15 septembre 2024	Dijon	France
SRO RACING FESTIVAL	04 - 06 octobre 2024	Paul Ricard	France

Un prologue obligatoire sera organisé à Magny-cours.

Des tests privés obligatoires seront organisés (Paul Ricard et TBC).

8. CLASSEMENTS ET POINTS

Des points dans les différentes catégories sont attribués selon ce barème :

Course d'1 heure	Course de 2 heures
1 ^{ère} : 25 points	1 ^{er} : 33 points
2 ^{ème} : 18 points	2 ^{ème} : 24 points
3 ^{ème} : 15 points	3 ^{ème} : 19 points
4 ^{ème} : 12 points	4 ^{ème} : 15 points
5 ^{ème} : 10 points	5 ^{ème} : 12 points
6 ^{ème} : 8 points	6 ^{ème} : 9 points
7 ^{ème} : 6 points	7 ^{ème} : 6 points
8 ^{ème} : 4 points	8 ^{ème} : 4 points
9 ^{ème} : 2 points	9 ^{ème} : 2 points
10 ^{ème} : 1 points	10 ^{ème} : 1 points

Aucun décompte de points ne sera fait.

À l'issue des séances qualificatives 1 et 2, les pilotes et l'équipe de la voiture ayant réalisé le meilleur temps dans les catégories Silver, Pro-Am, et Am se verront attribuer un point.

8.1. Si une course est suspendue ou arrêtée, conformément à l'article 39, et qu'elle ne peut reprendre :

- A.** Aucun point ne sera attribué aux pilotes, si le pilote en tête n'a pas effectué au moins deux (2) tours, en dehors d'une procédure de Safety Car.
- B.** La moitié des points sera attribuée aux pilotes, si le leader a réalisé plus de deux tours, mais moins de 75% de la distance (ou du temps) prévu à l'origine pour la course.
- C.** La totalité des points sera attribuée aux pilotes, si le leader a effectué 75% ou plus de la distance (ou du temps) prévue à l'origine pour la course.

8.2. Les titres Champion de France FFSA GT " Pilotes " seront décernés dans les catégories Pro-Am, Silver et Am, aux pilotes ayant totalisé le plus grand nombre de points, en prenant en considération, toutes les courses du Championnat de France FFSA GT qui auront effectivement eu lieu. À partir de la cinquième épreuve de la saison, tout pilote et/ou voiture n'ayant pas participé à une épreuve du Championnat de France FFSA GT en 2024 ne marquera pas de points et sera invisible au classement du Championnat. Ces points seront attribués au pilote suivant en fonction du classement de la course. Dans chaque catégorie, un minimum de 5 voitures classées dans la saison est obligatoire pour valider le titre FFSA.

8.3. Les titres Trophée FFSA " Equipes " récompenseront les équipes dans les catégories Pro-Am, Silver et Am, ayant totalisé le plus grand nombre de points, en considérant tous les résultats obtenus par la meilleure voiture classée de chaque équipe, engagée sur les épreuves du Championnat de France FFSA GT qui auront effectivement eu lieu. Toute autre voiture, engagée par cette équipe sera invisible pour marquer des points. Pour chaque Titre Trophée FFSA " Equipes ", un classement séparé sera établi. Dans chaque catégorie, un minimum de 5 voitures est obligatoire pour valider le titre FFSA.

Les points "Equipe" sont distribués au concurrent, tel que désigné par le détenteur de la licence, indépendamment du nom commercial de l'équipe. Dans le cas où une voiture est engagée avec une licence Pilote, l'équipe peut désigner le nom de l'équipe à laquelle les points seront attribués.

8.4. Des trophées SRO Silver Rookie et pilotes féminines seront attribués en fin d'année. Les pilotes Silvers participants pour la première fois au GT 4 sont les seuls éligibles au classement Silver Rookie.

8.5. Si deux pilotes ou plus terminent la saison avec le même nombre de points, la place la plus élevée dans la Série sera attribuée :

- A.** Au titulaire du plus grand nombre de premières places.
- B.** Si le nombre de premières places est identiques, au titulaire du plus grand nombre de deuxièmes places.
- C.** Si le nombre de deuxièmes places est identiques, au titulaire du plus grand nombre de troisièmes places, et ainsi de suite jusqu'à ce qu'un vainqueur se dégage.
- D.** Si cette procédure ne parvient pas à produire un résultat, le vainqueur sera désigné en fonction du meilleur résultat à la dernière épreuve.
- E.** Cas particulier : les pilotes de la même voiture qui terminent avec le même nombre de points partagent la même place dans le classement de la Série.

Les représentants des trois premières équipes classées, ainsi que les pilotes finissant aux trois premières places du classement du Championnat de France FFSA GT, dans la catégorie Pro-Am, Silver et Am, doivent se rendre disponibles pour la remise des prix de fin de saison.

Tous les concurrents devront faire leur possible pour veiller à ce que les pilotes assistent à ces cérémonies.

8.6. S'ils le jugent nécessaire, les commissaires sportifs peuvent décider que le point pour le meilleur temps durant les essais qualificatifs ne soit pas attribué à l'équipe et aux pilotes ayant réalisé le meilleur tour (par exemple si une pénalité est donnée pour le tour en question).

9. ORGANISATEURS

Toute demande d'organisation d'une Épreuve doit être déposée auprès de la FFSA et de l'ASN du pays dans lequel l'Épreuve doit avoir lieu, qui la déposera auprès du Promoteur.

10. ORGANISATION DES COMPETITIONS

10.1. Chaque organisation doit fournir au Promoteur les renseignements indiqués à l'Annexe 1, au plus tard 30 jours avant l'Épreuve.

11. OFFICIELS

11.1. Les officiels suivants seront nommés pour le championnat :

- Un Superviseur Sportif Officiel et si nécessaire un adjoint
- Un Directeur de Course et si nécessaire un adjoint
- Un Délégué Technique
- Un Responsable Sportif
- Un Président du Collège des Commissaires Sportifs
- Un Chronométrateur
- Un Officiel Pitlane
- Un Pilote de Safety Car
- Un Pilote de Leading Car
- Les membres du Comité Sportif

11.2. Le Directeur de Course et/ou son adjoint doit(ven)t travailler en consultation permanente avec le Superviseur Sportif Officiel. Le Superviseur Sportif Officiel a toute autorité sur les questions suivantes (le Directeur de Course doit avoir l'accord express de celui-ci) :

- A.** Le contrôle des essais et de la course, le respect du programme et, s'il le juge nécessaire, la formulation de toute proposition aux Commissaires Sportifs pour modifier les horaires conformément au CSI ou au Règlement Sportif.
- B.** L'arrêt de toute voiture conformément au CSI ou au Règlement Sportif.
- C.** L'arrêt des essais ou la suspension de la course conformément au Règlement Sportif s'il estime dangereux de continuer, et s'assurer de la mise en place de la bonne procédure de redémarrage.
- D.** La procédure de départ.
- E.** L'utilisation de la voiture de sécurité.
- F.** La neutralisation des essais (procédure de drapeau jaune sur le tracé / Full Course Yellow).

11.3. Le Directeur de Course et/ou son adjoint doit(ven)t se trouver en permanence à la Direction de Course et en contact radio ou téléphone permanent avec tous les postes de commissaires de piste pendant toutes les séances du Championnat de France FFSA GT.

11.4. Le rôle du Délégué Technique de la Série est, d'aider les Officiels de l'Épreuve à assurer leurs fonctions, de vérifier dans leurs domaines de compétences que tous les règlements techniques régissant la Série sont respectés, de faire les commentaires qu'il juge nécessaires et élaborer tout rapport nécessaire concernant l'Épreuve.

11.5. Le Délégué Technique du championnat, nommé par la FFSA en accord avec le Promoteur, sera responsable des vérifications techniques. Il aura pleine autorité sur les commissaires techniques nationaux.

12. INSCRIPTION DES CONCURRENTS

12.1. Les pilotes qui souhaitent s'engager dans le Championnat de France FFSA GT et qui ne sont pas encore catégorisés par la FIA doivent envoyer leur palmarès à la FIA en utilisant le lien : <https://www.fia.com/fia-driver-categorisation> , au plus tard quinze jours avant le début de la première épreuve à laquelle il désire prendre part.

La définition des catégories, la liste des catégorisations des pilotes et le formulaire de demande peuvent être téléchargés sur le site de la FIA.

Toutes les décisions concernant la catégorisation sont prises sous l'autorité du Comité FIA de catégorisation des pilotes. La liste des concurrents autorisés à prendre part à l'Épreuve indiquera la catégorie attribuée à chaque pilote.

Le Comité Sportif pour le Championnat de France FFSA GT se réserve la possibilité d'apporter des modifications à la catégorisation FIA d'un pilote, selon les critères de la catégorie GT4, ou de catégoriser provisoirement les pilotes qui annoncent eux-mêmes leur palmarès une fois que l'Épreuve a commencé. Les dérogations seront données d'épreuve en épreuve.

Tout pilote ayant reçu une dérogation temporaire de catégorisation sera indiqué dans la liste des engagés avec un astérisque. Les performances de tout pilote ayant reçu une dérogation seront surveillées et la dérogation pourra être enlevée à tout moment sans préavis. Des équipages qui bénéficient d'une dérogation pourront être sujets à des poids handicaps ou pénalités de temps, par décision du Comité Sportif. Une somme de 200 €, payable au SRO Motorsports Fund, sera exigée pour toute demande de catégorisation tardive. Cette catégorisation provisoire ne sera valide que pour l'épreuve concernée et ne constituera pas une catégorisation FIA.

Pas plus d'une dérogation ne sera accordée par équipage engagé sur l'une des manches du Championnat de France FFSA GT. Aucune dérogation en matière de catégorisation ne sera acceptée pour un équipage qui a déjà reçu une dérogation pour rouler avec un seul pilote.

12.2. Les équipages « maximum » suivants seront autorisés en Championnat de France FFSA GT catégorie Silver :

Silver-Silver (avec une pénalité temps au changement de pilotes à définir)

12.3. Les équipages « maximum » suivants seront autorisés en Championnat de France FFSA GT catégorie Pro-Am :

Platinum-Bronze (avec accord du Comité Sportif)

Gold-Bronze

Silver-Bronze

Les équipages Platinum/Bronze pourront donner lieu à des pénalités de temps supplémentaires. Les décisions seront prises au cas par cas et seront réévaluées après chaque course.

12.4. Les équipages « maximum » suivants seront autorisés en Championnat de France FFSA GT catégorie Am :

Bronze-Bronze

12.5. Les poids handicaps et/ou temps de pénalité sont provisoires et sujets à modification par le Comité Sportif. (Article 27.1)

12.6. Le championnat est principalement destiné aux équipages composés de pilotes participant ensemble à toute la saison afin de remporter le titre.

12.7. Pendant les deux dernières compétitions, sauf en cas de force majeure, reconnu comme tel par le Comité Sportif, tout changement de voiture et/ou de modification de l'équipage entraînera l'invisibilité de ceux-ci aux classements pilotes et team pour ces compétitions.

12.8. Le Comité Sportif peut autoriser un pilote à piloter seul en cas de force majeure survenant après le début de l'Épreuve, la voiture restera dans la catégorie dans laquelle elle était initialement engagée. Une pénalité de temps pourra être imposée.

12.9. Si un équipage est éligible pour plusieurs catégories, le choix de la catégorie doit être fait avant les vérifications administratives.

12.10. Un pilote Bronze peut être autorisé à piloter seul avec l'autorisation du Comité Sportif. Dans ce cas, un temps supplémentaire lors de l'arrêt obligatoire aux stands pour changement de pilote pourra être décidé par le Comité Sportif, le pilote devra alors sortir de la voiture et y entrer de nouveau (pilote avec handicap excepté). Les décisions seront prises au cas par cas et évaluées avant et pendant chaque épreuve.

13. CONDITIONS DE PARTICIPATION

13.1. Les demandes d'engagement, pour toutes les épreuves du championnat, doivent être soumises au Promoteur du Championnat de France FFSA GT, à partir du bulletin d'engagement officiel fourni par le Promoteur. Le bulletin d'engagement doit être accompagné du paiement du montant de l'engagement mentionné ci-dessous. Le Promoteur et/ou la FFSA se réservent le droit de refuser une inscription pour le Championnat de France FFSA GT ou pour chacune de ses épreuves.

SRO PARIS

34 Avenue George V

75008 Paris

France

Courriel : marion.lukes@sro-motorsports.com

Mobile : +33 (0) 7 72 38 30 71

SWIFT: CMCIFRPP / IBAN: FR76 3006 6109 1100 0205 2550 109

Frais d'inscription pour la saison :

6 compétitions : 27.500 € HT inclue la participation obligatoire de compensation carbone.

Date limite d'inscription : 31 mars 2024

Frais d'inscription à la course :

5.000 € HT inclue la participation obligatoire de compensation carbone.

Paiement 10 jours avant chaque épreuve.

13.2. Tous les concurrents dont les demandes sont acceptées pour l'ensemble du Championnat FFSA GT s'engagent à participer à chaque épreuve avec le nombre de voitures et de pilotes engagés. Tout manquement possible à cet engagement doit être notifié par écrit au Promoteur. Toute incapacité à participer doit être dûment expliquée et justifiée.

13.3. Tout engagement doit être confirmé deux semaines avant chaque épreuve, avec les équipages auprès du Promoteur, pour que l'équipage soit examiné par le Comité Sportif pour conformité 12.2, 12.3, 12.4.

13.4. Les changements de pilotes sont autorisés, en cas de force majeure, comme défini par le Promoteur, au plus tard avant le briefing de ladite épreuve. Dans ce cas une demande écrite devra être adressée au Collège des Commissaires Sportifs pour régularisation (documents, équipe chronomètres...)

13.5. Chaque pilote/concurrent dont la demande d'engagement pour le Championnat de France FFSA GT est acceptée, s'engage en son nom propre, et au nom de toute personne associée à sa participation, à respecter toutes les dispositions du présent Règlement Sportif, du Règlement Technique du championnat, du CSI de la FIA et ses annexes comme toutes contraintes et accords applicables aux Championnat de France FFSA GT 2024. Le concurrent déclare avoir lu et compris le CSI et ses annexes. Dans le cas de convocation par la Direction de Course ou par le Collège des Commissaires Sportifs, seul le concurrent devra se présenter à cette convocation.

Suivant le motif de la convocation, si le concurrent n'est pas le pilote, ce dernier devra également se présenter à la demande de la Direction de Course ou du Collège des Commissaires Sportifs.

Le concurrent, pourra donner une procuration à une personne de son Team pour le représenter via un courrier signé de sa part et adressé au Collège des Commissaires Sportifs. Cette procuration pourra être établie pour la saison complète ou à la compétition (à préciser dans le courrier).

13.6. Les candidatures ne seront acceptées qu'après règlement, par le concurrent ou le pilote, de toutes les dettes envers SRO Motorsports Group et ses partenaires.

13.7. Si un concurrent ne respecte pas les délais d'engagement, comme indiqué aux articles 13.1 et 13.3, le Promoteur peut, à sa seule discrétion, déclarer nulle et non avenue la demande d'engagement. Dans ce cas, le concurrent ne sera pas remboursé de tout paiement anticipé.

Les engagements seront officiels une fois que les frais d'inscription auront été payés en totalité, et que le concurrent aura été informé par le Promoteur.

En signant leur demande, les pilotes et les concurrents acceptent les termes et conditions du présent règlement, et acceptent d'y adhérer dans les faits et dans l'esprit.

14. LAISSEZ-PASSER

14.1. Chaque équipe recevra 4 "parking" ainsi que 13 laissez-passer par voiture et par épreuve, comme suit :

- A. 6 laissez-passer voie des stands.
- B. 5 laissez-passer paddock.
- C. 2 laissez-passer pilotes.

Les équipes ne peuvent pas exclure les personnes portant les laissez-passer Full Access ou Media de leurs stands ou auvents, et ne peuvent pas produire ou distribuer des laissez-passer autres que ceux délivrés par le Promoteur.

15. ASSURANCE

15.1. L'organisateur d'une compétition doit s'assurer que tous les concurrents, leur personnel et leurs pilotes sont couverts par une assurance au tiers.

15.2. Trente jours avant n l'organisateur doit envoyer au Promoteur le détail des risques couverts par l'assurance, laquelle doit être conforme aux lois nationales en vigueur. Ce certificat d'assurance sera tenu à la disposition des concurrents.

15.3. L'assurance au tiers souscrite par le Promoteur viendra compléter, sans y porter atteinte, toute police d'assurance personnelle détenue par un concurrent ou par toute autre participant à l'épreuve.

15.4. Les pilotes participant à l'épreuve ne sont pas considérés comme tiers entre eux.

16. INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

16.1. Dans des circonstances exceptionnelles, les commissaires sportifs et/ou le Directeur de Course et/ou le Superviseur Sportif Officiel, peuvent donner des instructions aux concurrents au moyen de bulletins spéciaux, conformément au CSI. Ces bulletins seront affichés sur le tableau d'affichage officiel. Les moniteurs de chronométrage sont également considérés comme affichages officiels, si les installations du circuit le permettent.

16.2. Tous les classements et résultats des essais et des courses, ainsi que toutes les décisions des officiels, seront affichés dès que possible sur le tableau d'affichage officiel et sur le serveur informatique du site internet <https://ffsagt.gt4series.com> / Rubrique Noticeboard.

16.3. Toute décision ou communication concernant un concurrent devra lui être transmise aussitôt avant l'épreuve. Le système de messagerie peut être utilisé pour transmettre des communications. Toutes les équipes doivent être connectées, et doivent surveiller, à tout moment durant l'Épreuve, le système de messagerie du Championnat de France FFSA GT et ce, jusqu'à l'officialisation des derniers résultats.

La Direction de Course ne répondra pas aux sollicitations concernant d'autres Concurrents. Si la voiture d'une équipe est directement impliquée dans un incident, un rapport d'incident peut être rempli et envoyé via l'application de messagerie propre aux concurrents. Le formulaire doit être complet (tour, virage, heure) pour être examiné.

5 requêtes maximum par voiture et par course.

16.4. Toute décision ou communication concernant un concurrent donné devra lui être transmise dès que possible et il devra en accuser réception.

16.5. Les décisions concernant la Balance de Performance pour une épreuve seront communiquées avant la compétition. Cependant, le Bureau Permanent GT4 conserve le droit de faire des changements jusqu'à 120 minutes avant le départ de la première course de chaque épreuve.

16.6. Les concurrents ou leurs représentants doivent pouvoir être contactés durant toute la durée d'une épreuve.

17. INCIDENTS

17.1. Un « incident » signifie un fait ou une série de faits impliquant un ou plusieurs pilotes, ou toute action d'un pilote, rapporté aux commissaires sportifs, par le Directeur de Course et/ou le Superviseur Sportif Officiel (ou noté par les commissaires sportifs et rapporté au Superviseur Sportif Officiel pour enquête) et ayant :

- A. Nécessité l'arrêt d'une séance d'essais (libres ou qualificatifs, Article 34) ou la suspension d'une course (Article 39).
- B. Constitué une violation du présent Règlement Sportif ou du CSI.
- C. Fait prendre un faux départ à une ou plusieurs voitures.
- D. Provoqué une collision.
- E. Entraîné la sortie de piste d'un pilote.
- F. Illégitimement empêché un pilote de faire une manœuvre de dépassement légitime.
- G. Illégitimement gêné un autre pilote au cours d'une manœuvre de dépassement.

17.2. Tous les participants doivent avoir une caméra embarquée, selon l'annexe 2, dans leur voiture. Le poids de celle-ci doit être inclus dans le poids minimal de la voiture tel que défini par la Balance de Performance.

La caméra doit être montée de façon qu'elle filme la piste de course vers l'avant. Si la caméra est reliée à un système d'acquisition de données, le concurrent doit s'assurer que les images de la caméra vidéo comprennent une indication visuelle de l'utilisation des freins. Si un système d'acquisition de données n'est pas relié à la caméra, la voiture doit être équipée d'un feu rouge séparé, monté sur le tableau de bord, bien en vue de la caméra vidéo, qui indique quand les freins sont utilisés.

Les données du système de caméra intérieure peuvent être utilisées par les commissaires sportifs, le Superviseur Sportif Officiel, et/ou le Directeur de Course et le Promoteur. La saisie de toutes les cartes SD, de toutes les voitures sera réalisée par un membre de l'équipe en présence d'un officiel dans les 15 minutes suivant la fin des séances d'essais qualificatifs et des courses. Les fichiers vidéo doivent être au format MP4, MOI ou MOV et toutes les cartes SD doivent être vidées avant le début de chaque session et avoir une capacité suffisante pour enregistrer la totalité de la session sous peine de pénalité. La date et l'heure de la caméra doivent être correctes.

17.3. La caméra embarquée doit toujours être activée et réglée sur le mode enregistrement lorsque la voiture est en piste ou dans la voie des stands. Tout manquement peut entraîner les amendes suivantes par épreuve :

- | | |
|------------------------|-------------------------------|
| - Première infraction | Trois cents euros (300€) |
| - Deuxième infraction | Six cents euros (600€) |
| - Troisième infraction | Disqualification de l'Épreuve |

17.4. Tout incident impliquant plus d'une voiture peut faire l'objet d'une enquête immédiatement ou d'un examen après la séance ou la course concernée. Tout Incident entraînant l'incapacité d'au moins une des voitures de continuer pourra être mis en examen.

Si les commissaires sportifs et/ou le Directeur de Course enquêtent sur un incident, un message informant toutes les équipes du pilote ou des pilotes impliqués apparaîtra sur les moniteurs de chronométrage, si les installations du circuit le permettent.

17.5. Si un pilote est impliqué dans une collision ou un incident (voir Article 17.1) et qu'il en a été informé (par exemple via les moniteurs de chronométrage ou par notification du Directeur de Course ou des commissaires sportifs) au plus tard 30 minutes après la fin de la course, il ne doit pas quitter le circuit sans l'accord de ces derniers.

17.6. Les commissaires sportifs et/ou le Directeur de Course (pour les pénalités A à E uniquement) peuvent infliger une ou plusieurs des pénalités suivantes (en remplacement ou en sus d'autres pénalités existantes) à tout pilote impliqué dans un incident :

- A.** Un avertissement.
- B.** Une pénalité de passage par la voie des stands (Drive-Through). Le pilote doit entrer dans la voie des stands et rejoindre la course sans s'arrêter.
- C.** Un Stop&Go. Le pilote doit entrer dans la voie des stands, s'arrêter dans la zone de pénalité et reprendre la piste. Il n'est pas autorisé à s'arrêter à son stand.
- D.** Un Stop&Go pour le début de la séance suivante (essais libres, officiel ou de qualification). La voiture pourra rejoindre la séance en question uniquement après le temps de pénalité écoulé.
- E.** Une pénalité en temps qui sera ajoutée au temps total en course et appliquée, si possible, avant la cérémonie de remise des prix sur le podium, par le Directeur de Course, les commissaires sportifs pourront également infliger une pénalité en temps à quelque moment que ce soit.
- F.** Un recul d'au moins deux (2) places sur la grille de départ de la prochaine course du pilote.
- G.** Disqualification des résultats.
- H.** Une suspension pour une course ou plus.

Toutefois, si une des pénalités fixées aux points B ou C doit être infligée et notifiée au cours des cinq dernières minutes, ou après la fin de la course, l'Article 17.8 ne s'appliquera pas et un temps de pénalité sera ajouté au temps de course écoulé (plus les secondes de pénalité du Stop&Go dans le cas C) du pilote concerné. Ce temps dépend du circuit et de la longueur de la voie des stands et sera publié dans un bulletin par le Collège des commissaires en début de chaque Meeting.

Pour rappel, un Drive-Through, un Stop&Go, un recul de place et une pénalité en temps ne sont pas susceptibles d'appel ou de réclamation.

17.7. Si les commissaires sportif et/ou le Directeur de Course décident d'imposer l'une des sanctions prévues à l'Article 17.6 et 17.7 b, la procédure suivante doit être appliquée :

- a. Les commissaires sportifs et/ou le Directeur de course notifient au concurrent concerné la pénalité qui lui a été imposée et celle-ci sera également affichée sur les moniteurs de chronométrage. A partir du moment où la décision des commissaires sportifs est notifiée sur les moniteurs de chronométrage, la voiture concernée ne peut franchir la ligne sur la piste plus de deux fois avant de pénétrer dans la voie des stands et, dans le cas d'une pénalité relevant de l'Article 17.6 C, avant de se rendre dans la zone de pénalité où il devra rester pendant la durée de la pénalité en temps.

b. Toutefois, sauf si la voiture se trouvait déjà à l'entrée des stands pour effectuer sa pénalité, il ne pourra pas l'effectuer après le début de la procédure SC ou du FCY. Le nombre de fois que le pilote franchit la ligne derrière la voiture de sécurité sera ajouté au nombre de fois maximum qu'il peut franchir la ligne sur la piste. Tant que la voiture est immobilisée en raison d'une pénalité en temps, elle ne peut faire l'objet d'aucune intervention. Toutefois, en cas d'arrêt du moteur, celui-ci pourra être redémarré une fois le temps de pénalité écoulé, dans le respect de l'Article 32.8. En cas d'impossibilité pour le pilote de démarrer seul sa voiture, ses mécaniciens pourront la ramener dans les stands.

Dans la plupart des cas, à la fin d'une période de voiture de sécurité, les pilotes doivent passer le drapeau vert sur la ligne de chronométrage avant d'entrer dans la voie des stands pour purger une pénalité (c'est-à-dire ne pas suivre la voiture de sécurité).

c. Une fois le temps de pénalité écoulé, le pilote pourra reprendre la liste.

d. Aucune sanction ne peut être prise par l'équipe jusqu'à ce qu'elle ait été avisée, soit par message sur les écrans de chronométrage, soit par un document signé et délivré par le Collège des commissaires.

17.8. Le non-respect des procédures de l'Article 17.7 sera puni par un Drive-Through supplémentaire.

17.9. AVERTISSEMENT SUR LE COMPORTEMENT. Un pilote impliqué dans des incidents de toutes sortes, ou mis en cause pour comportement antisportif, ou conduite dangereuse, peut, en plus des pénalités, se voir attribuer des points pour mauvais comportement par le Collège des commissaires sportifs. Le barème suivant sera appliqué :

- Avertissement	1 point (maximum)
- Réprimande officielle	1 ou 2 points en fonction de la gravité
- Pénalité Drive-Through	1 point
- Excès de vitesse dans la voie des stands	1 point entre 50.0-65.0km/h ; 2 points au-dessus de 65.0km/h
- Stop&Go	2 points
- Provoquer une collision	jusqu'à 5 points selon la gravité

D'autres infractions peuvent donner lieu à des Points, et décidés par les commissaires sportifs.

Les points ne seront attribués aux pilotes que pour leurs propres actions, et non celles de l'équipe ou de leurs équipiers. Le nombre de points infligé sera mentionné sur le rapport du Collège des commissaires sportifs ou pourra faire l'objet d'une décision séparée.

Le nombre de points sera calculé par pilote :

- Un pilote avec 3 points verra sa voiture rétrogradée de 5 places sur la grille de la prochaine course pour laquelle il prend le départ. Pour la dernière course du dernier meeting la voiture sera pénalisée si ce n'est pas le pilote concerné qui prend le départ.
Si le pilote concerné par la pénalité quitte l'équipage c'est la voiture qui sera pénalisée.
- Un pilote avec 4 points verra sa voiture rétrogradée de 10 places sur la grille de la prochaine course pour laquelle il prend le départ. Pour la dernière course du dernier meeting la voiture sera pénalisée si ce n'est pas le pilote concerné qui prend le départ.
Si le pilote concerné par la pénalité quitte l'équipage c'est la voiture qui sera pénalisée.

- Un pilote avec 5 points ou plus se verra infliger un Drive-Through pour sa voiture, à appliquer sur la prochaine course dans les cinq (5) premiers tours pour laquelle il prend le départ. Pour la dernière course du dernier meeting la voiture sera pénalisée si ce n'est pas le pilote concerné qui prend le départ.

Si le pilote concerné par la pénalité quitte l'équipage c'est la voiture qui sera pénalisée.

Après que ces pénalités auront été infligées, le pilote aura les points correspondants à ces pénalités déduits de son score, le reste sera reporté sur la prochaine épreuve.

18. RÉCLAMATIONS

18.1. Les réclamations devront être déposées conformément aux Prescription Générales et Règlement Standard des circuits d'asphaltes FFSA.

19. SANCTIONS

19.1. Les commissaires sportifs et/ou le Directeur de Course peuvent infliger les pénalités prévues par le présent Règlement Sportif. Pour tous les cas non couverts par le présent Règlement Sportif, les règles du CSI FIA s'appliqueront. Si des incidents impliquent des voitures de catégories différentes, le pilote de la voiture de la catégorie la plus professionnelle sera jugé fautif sauf si à l'évidence le contraire est clairement démontré. En cas de contact entre des voitures de catégories différentes, les Commissaires Sportifs peuvent infliger la pénalité qu'ils jugent appropriée aux circonstances.

19.2. Les pénalités de type " Drive-Through ", les pénalités en temps ajoutées au temps total de course, si possible, avant la remise des prix, ainsi que les pénalités représentant l'annulation d'un certain nombre de tours de qualification peuvent être infligées par le Directeur de Course sans utiliser de procédures spéciales.

Ces pénalités seront notifiées sur les moniteurs de chronométrage, par la présentation d'un panneau de pénalité ou par l'ajout d'une pénalité au temps réalisé par le pilote concerné.

Les pénalités en temps infligées durant la première partie de la course devront être effectuées lors du Pit Stop obligatoire.

A l'arrivée de la voiture à son emplacement, le décompte de la pénalité se fera une fois que celle-ci sera immobilisée sur son emplacement moteur coupé. La durée de la pénalité s'ajoute au temps mini du pit stop obligatoire.

Aucune intervention sur la voiture ainsi que le changement de pilote ne pourront être effectués durant le décompte de la pénalité

19.3. Sanctions disciplinaires

La survenance de tout incident dans le paddock et/ou sur la piste (actes de provocation en tous genres, verbales ou écrites, y compris sur les réseaux sociaux, ou autres menaces) et/ou un comportement antisportif ou qui ne respecte pas l'esprit de la série (violation de la morale ou de l'éthique sportive, préjudice moral ou matériel envers la FFSA, SRO Motorsports Group ou ses partenaires, etc.) commis par un membre de l'équipe, un concurrent, un pilote, ou son entourage, peut être signalé aux commissaires sportifs, qui prendront toutes les décisions qu'ils jugent appropriées. L'équipe sera tenue pour responsable des actes des personnes dans leur entourage, et pourra être sanctionnée en conséquence.

19.4. Les concurrents sont tenus de se conformer à tout règlement ou consignes formulées sur chaque Épreuve afin de maintenir dans le Paddock et la voie des stands, propreté et sécurité. Ils doivent s'efforcer de ne pas gaspiller l'eau, l'électricité ou tout autre ressource. L'huile et les autres fluides ne doivent pas s'écouler librement et doivent être déposés dans les zones prévues à cet effet. Les pneus doivent être conservés par le Concurrent ou le cas échéant, retournés à Pirelli. Tout Concurrent ne respectant pas ces mesures sera signalé au Collège Commissaires Sportifs. Le Concurrent sera tenu responsable des actes des personnes de son entourage et pourra être sanctionné en conséquence.

19.5. Les règles suivantes doivent être particulièrement suivies lors de chaque Épreuve :

- Les voitures ne peuvent être garées que dans la zone dans laquelle elles sont autorisées, en présentant un laissez-passer voiture valide. Toute voiture trouvée dans la mauvaise zone ou sans laissez-passer voiture sera enlevée et l'équipe sera signalée aux Commissaires Sportifs et pénalisée conformément à l'Article 46.3. Toute tentative de falsification ou de duplication de laissez-passer ou autres documents d'accès sera particulièrement signalée aux Commissaires Sportifs et le Concurrent sera sanctionné en conséquence. Les voitures ou camionnettes munies d'un laissez-passer de livraison peuvent être utilisées pendant un maximum de 30 minutes dans le paddock, uniquement à des fins de livraison. Passé ce délai, elles doivent retourner sur leur aire de stationnement initiale.
- Toute action dangereuse dans le paddock, y compris une vitesse excessive ou circuler dans le sens contraire du plan de circulation peut être pénalisée.
- À tout moment, les Concurrents, leur personnel et leurs fournisseurs doivent obéir aux instructions données par l'Organisation de l'Épreuve en ce qui concerne l'installation des structures, sportives, réceptives ou autres dans le paddock.
- Les Équipes et Concurrents doivent s'assurer que tous les membres de leur Équipe et le personnel de leur entourage se conforment pleinement à tout Protocole médical ou de sécurité spécifique mis en place par le Promoteur, le Circuit ou l'ASN.

Tout manquement aux instructions listées ci-dessus, entraînera la convocation du Concurrent auprès des Commissaires Sportifs et le Concurrent pourra être sanctionné en conséquence (pouvant aller jusqu'à la disqualification de l'épreuve et/ou l'éloignement du site de tout ou partie des membres de l'Équipe ou de son entourage).

19.6. Les sanctions prévues dans le présent règlement ne sont que des lignes directrices. Les Commissaires Sportifs peuvent imposer les sanctions prévues expressément dans le présent Règlement Sportif, en plus ou à la place de toute autre pénalité à leur disposition prévue par le CSI qu'ils jugent appropriée en cas d'infraction à la réglementation. De plus, les Commissaires Sportifs peuvent infliger des sanctions avec sursis à leur discrétion.

Aucune disposition du présent règlement n'empêche les Commissaires Sportifs de se rapprocher de l'ASN compétente en vue de l'examen d'une pénalité supplémentaire conforme au CSI si les Commissaires Sportifs estiment qu'une pénalité au-delà de leurs pouvoirs peut être justifiée.

Tout cas non prévu par le règlement sera étudié par les Commissaires Sportifs, seules habilités à prendre des décisions (article 11.9 du CSI).

19.7. Les sanctions financières infligées, en vertu de ce règlement, seront payées, en espèces, ou si possible par Carte de Crédit (Mastercard / Visa / Amex SEULEMENT, plus les coûts additionnels de transaction) ou par transfert bancaire à SRO PARIS, ou son représentant, qui restera le seul bénéficiaire. SRO PARIS fera don de ces pénalités financières à une fondation. Les voitures ne seront pas autorisées à reprendre la séance suivante, tant que les pénalités financières n'auront pas été payées.

20. CHANGEMENTS DE PILOTES

20.1. Tout au long de l'épreuve, pas plus de deux pilotes ne peuvent conduire une seule et même voiture. Un pilote ne peut être désigné que pour piloter une seule voiture.

20.2. Toute modification de la composition de l'équipage participant à l'épreuve, doit faire l'objet d'une demande auprès des commissaires sportifs, avant le début des essais qualificatifs. Après le début des qualifications, les changements de pilotes ne seront acceptés, que dans les cas de force majeure, et sous réserve de l'approbation des commissaires sportifs du meeting, qui peuvent imposer des restrictions, des conditions ou des sanctions comme ils l'entendent.

20.3. Temps de référence

Pour chaque épreuve, un temps de référence pour l'arrêt au stand obligatoire, sera établi en tenant compte du temps de conduite et de la vitesse maximale autorisée dans la voie des stands, à partir de la boucle d'entrée, jusqu'à la boucle de sortie, pour le changement de pilote, avec en plus : le ravitaillement en essence, et le changement de pneus pour l'éventuelle course de deux (2) heures.

Ce temps total sera publié dans un bulletin, au Règlement Particulier, ou dans les notes du Briefing, avant le début de la première course. L'arrêt au stand doit être effectué en face du stand ou de la zone assignée à chaque équipe et sous la responsabilité du Contrôleur de la Voiture (portant un brassard blanc). La durée du pit-stop débute lorsque la voiture déclenche la boucle de chronométrage à l'entrée de la voie des stands. L'arrêt est considéré comme terminé lorsque la voiture déclenche la boucle de chronométrage à la sortie de la voie des stands.

Il y aura une (1) seconde de tolérance (" seconde joker ") qui ne pourra être utilisée qu'une seule fois durant chaque compétition. Lors de la course 1, "cette seconde joker" devra être demandée par le Team. Dans le cas contraire elle sera automatiquement appliquée dans la course 2.

20.4. Il y aura un Arrêt au stand obligatoire pour chaque course. Un seul changement de Pilote peut avoir lieu pendant la course. Tout arrêt au stand effectué avant le début de la fenêtre d'arrêt au stand ne comptera pas comme un arrêt au stand obligatoire.

a. Pour les courses d'une (1) heure :

L'arrêt au stand obligatoire doit être effectué en passant la boucle de chronométrage à l'entrée de la voie des stands entre la 25^{ème} et la 35^{ème} minutes de course (pas avant 25ms.00s.000 et pas après 34m.59s.999). Ces temps seront comptabilisés depuis le départ de la course (feux verts ou extinction des feux rouges).

b. Pour l'éventuelle course de deux (2) heures :

Un arrêt obligatoire pour le changement des quatre (4) pneumatiques aura lieu entre la 45^{ème} minute et la 75^{ème} minute. Les changements de pilotes sont libres. Le temps minimum de conduite du pilote au départ est de 55 minutes. Le temps de conduite débute au moment du feu vert pour la course et jusqu'au déclenchement de la boucle de chronométrage à l'entrée de la voie des stands.

20.5. Pour chaque arrêt au stand obligatoire pendant les courses d'une (1) heure, un changement de pilote doit avoir lieu. Dans le cas d'un pilote seul, celui-ci devra sortir puis rentrer dans la voiture. Dans ce cas l'ID pilote devra être changé uniquement entre la ligne d'entrée des stands et la ligne de sortie des stands, dans le cas contraire un Drive-Through sera appliqué. Chaque arrêt au stand obligatoire doit être en conformité avec l'Article 20.3.

20.6. Si aucun arrêt au stand obligatoire n'a été effectué "pendant la fenêtre" (pour les courses d'une (1) heure), la voiture concernée sera sanctionnée par une pénalité minimum de 165 secondes après la course.

20.7. Si la Voiture de Sécurité est en piste ou qu'une période de Full Course Yellow est en cours au moment où la fenêtre d'arrêt au stand doit s'ouvrir (25 minutes 00,00 secondes après le début de la course), la fenêtre peut être retardée. Si la fenêtre est retardée, le Directeur de Course l'annoncera sur la radio des Teams et sur les écrans de chronométrage. Si la fenêtre est retardée, une fois le drapeau vert présenté à la fin de la période SC ou FCY, la fenêtre s'ouvrira immédiatement. Les stands resteront ensuite ouverts pendant 10 minutes pour effectuer les arrêts obligatoires. Tout arrêt au stand effectué avant le début de la nouvelle fenêtre ne comptera pas comme un arrêt au stand obligatoire. Si la Voiture de Sécurité est appelée en piste ou si une période de Full Course Yellow est déclarée pendant la fenêtre, le Directeur de Course peut prolonger la durée de la fenêtre d'une durée comprise entre une et trois minutes.

Si le Directeur de Course décide pour toute autre raison que celle indiquée à la clause ci-dessus que la fenêtre d'arrêt ne peut pas être ouverte à l'heure prévue, il peut alors prendre la décision de retarder la fenêtre. Dans ce cas, les Équipes seront informées via les moniteurs et la radio. Une nouvelle fenêtre sera communiquée, donnée en fonction du temps restant en course.

20.8. La vitesse maximale autorisée dans la voie des stands est de **50.0km/h**.

20.9. Une voiture ne peut quitter sa zone de travail, que lorsqu'elle est prête à rejoindre la piste et en sécurité. Elle doit rouler dans la voie des stands, en respectant la limitation de vitesse, sans ralentir ni s'arrêter, sauf cas de force majeure.

20.10. Les pénalités " Drive-Through " et " Stop&Go " peuvent être infligées s'il y a violation des Articles 20.1 à 20.9, à savoir :

- A.** Temps entre les deux boucles de chronométrage inférieur au temps publié (Article 20.3) : Pénalité de 10 secondes + le temps manquant.
 - B.** Infraction à l'Article 20.9 : Pénalité " Drive-Through ".
 - C.** Vitesse supérieure à la limite de 50.0km/h dans la voie des stands (Article 20.8) : Pénalité financière lors des essais libres*, annulation du meilleur temps lors des essais qualificatifs et pouvant aller jusqu'au " Drive-Through " lors des courses.
- *Toute violation de cette règle, pendant les essais libres (cumul sur la saison) entraînera les sanctions suivantes pour le pilote :

- Première infraction : cinquante euros (50 €) d'amende pour chaque km/h au-dessus de la limitation.
- Deuxième infraction : cinquante euros (50 €) d'amende pour chaque km/h au-dessus de la limitation et meilleur temps de qualification supprimé.
- Troisième infraction : cinquante euros (50 €) d'amende pour chaque km/h au-dessus de la limitation et tous les temps de qualifications supprimés.

- D.** Début de l'arrêt au stand obligatoire en dehors de l'horaire obligatoire (Article 20.4 a. ou 20.4 b.) : Pénalité " Stop&Go " équivalent à la durée hors horaire prévu avec un maximum de 80 secondes.

21. CONDUITE

- 21.1.** Le pilote doit conduire sa voiture seul et sans aide.

22. NOMBRE DE VOITURES ADMISES

- 22.1.** Le nombre de voitures admises à participer aux essais et à prendre le départ de la course est calculé par l'arrêté ministériel d'homologation du circuit ou l'Annexe O du CSI.

Si le nombre de demandes d'engagement sur une des manches dépasse le nombre maximum tel que fixé au Règlement Particulier de l'épreuve, les concurrents seront sélectionnés selon les critères du Promoteur.

- 22.2.** Pour des raisons de sécurité ou en cas de participation d'un plateau invité à l'Épreuve, l'organisateur se réserve le droit de mettre en place une procédure impliquant plusieurs départs décalés.

23. NUMEROS DE COURSE

- 23.1.** Chaque voiture portera le numéro de course attribué par le Promoteur. Les numéros de course et la publicité sur les voitures doivent être conformes à la charte graphique dans l'Annexe 3 du Règlement Sportif.

- 23.2.** Le nom ou l'emblème de la marque de la voiture doit apparaître sur la voiture à l'emplacement original. Les noms des pilotes doivent figurer sur chaque côté de la carrosserie (conformément à l'Article 16 du CSI).

24. VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES

- 24.1.** Chaque concurrent doit avoir en sa possession, tous les documents requis par l'Article 5.1, ainsi que les divers documents relatifs à sa voiture, pour une inspection à tout moment au cours de l'épreuve.

- 24.2.** À chaque épreuve, le Promoteur veillera à ce qu'il ait en sa possession une copie de toutes les licences des pilotes et des concurrents qui participent à l'Épreuve. La liste des concurrents et des pilotes autorisés à prendre part à l'Épreuve sera publiée après la fin des vérifications administratives et de sécurité.

- 24.3.** On ne peut exiger d'aucun concurrent, pilote ou tout autre personne concernée par une voiture qu'il/elle signe une décharge de responsabilité, ou tout autre document, à moins que cette exigence ne soit énoncée dans le règlement.

- 24.4.** Tous les concurrents et pilotes doivent fournir tous les documents et licences nécessaires au cours des vérifications administratives. Celles-ci auront lieu avant le début des essais libres conformément aux horaires de l'Épreuve. Les concurrents et les pilotes ne seront pas autorisés à participer aux qualifications et à la course, sans avoir passé avec succès la procédure des vérifications administratives.

24.5. Sauf autorisation par les commissaires sportifs, le non-respect de l'horaire des vérifications se traduira par une amende de trois cents euros (300 €) qui devra être payée par le contrevenant.

24.6. Tout pilote participant au Championnat de France FFSA GT doit effectuer le test d'évaluation de la Fondation Sean Edwards avant de prendre part à sa première Compétition de la saison. En outre, les Commissaires Sportifs peuvent exiger que tout pilote se soumette au test à tout moment d'une quelconque épreuve.

Les Teams Managers peuvent être sollicités pour participer à divers ateliers sportifs et suivre des formations en e-learning ou des tests en ligne.

25. VÉRIFICATIONS TECHNIQUES

Toutes les mesures doivent être prises quand la voiture est immobilisée sur la dalle de vérification, surface horizontale telle que définie par le délégué technique.
La pression dans les quatre pneumatiques devra être de 1,5 bar lors des vérifications.

25.1. Les vérifications techniques initiales de la voiture et des équipements des pilotes auront lieu conformément à l'horaire officiel de l'Épreuve. La liste des voitures autorisées à prendre part aux essais qualificatifs sera publiée après les vérifications techniques.

25.2. Les voitures doivent être présentées aux vérifications techniques à l'heure indiquée sur le programme officiel du meeting et dans les conditions suivantes :

- Avec la fiche d'homologation et le passeport technique de la voiture.
- Avec les certificats d'homologation pour le réservoir de carburant et l'arceau de sécurité.
- Sans carburant.
- Avec la bride, prête pour le plombage, le fil devant être fourni par l'équipe.
- Avec le lest, prêt pour le plombage, le fil devant être fourni par l'équipe.
- Avec le moteur plombé par le constructeur, ou prêt à recevoir les plombs.

Les concurrents doivent prévoir suffisamment de trous et/ou deux vis consécutives, au niveau carter, culasse et couvre-culasse. Du fil torsadé doit être installé de chaque côté du moteur, provenant du carter d'huile, rejoignant chaque groupe de vis, de trous, de telle sorte que ces parties ne peuvent être séparées. Les fils doivent être suffisamment longs, sans être tordus, pour permettre de fixer le plombage :

- Pour les voitures équipées de turbocompresseurs, le turbo doit être préparé pour être scellé.
- Identification et feux supplémentaires installés, le cas échéant.
- Avec tous les stickers obligatoires (techniques, sécurité, partenaires de la Série), conformément à la Charte Graphique (voir Annexe 3).
- Avec des pneus slicks.

25.3. Aucune voiture et aucun pilote ne pourra prendre part à la compétition avant d'être passé par les vérifications techniques.

25.4. Sauf manquement dûment autorisé par les commissaires sportifs, le non-respect de l'horaire des vérifications techniques, se traduira par une amende de trois cents euros (300€) qui devra être payée par le contrevenant.

25.5. Toute rupture d'un plomb durant une épreuve doit être demandée par écrit au Délégué Technique.

25.6. Les commissaires techniques peuvent :

- A.** Vérifier la conformité d'une voiture ou d'un concurrent à tout moment au cours d'une compétition.
- B.** Demander le démontage, par le concurrent, pour vérifier que les conditions d'admissibilité ou de conformité sont pleinement respectées.
- C.** Demander à un concurrent de payer les frais résultants de l'exercice des droits mentionnés dans le présent article.
- D.** Demander à un concurrent de fournir tout échantillon ou toute pièce qu'ils jugent nécessaire.
- E.** Contrôler l'essence de tous les concurrents, à tout moment, en partenariat avec le fournisseur officiel de carburant.

25.7. À la fin des essais qualificatifs et de la course, la voiture doit contenir au moins 2 kg de carburant. Les 2 kg de carburant doivent être prélevés dans le Parc Fermé, par un raccord auto-obturant, monté immédiatement en amont des injecteurs (voir la Liste Technique N°5). Le prélèvement doit être effectué avant tout contrôle nécessitant la mise en route du moteur.

25.8. À la fin des essais qualificatifs et après l'arrivée de la course, toutes les voitures classées doivent immédiatement et directement se rendre de la piste au Parc Fermé par leurs propres moyens pour vérifications, conduite par le pilote. La présence d'un représentant officiel du concurrent est nécessaire. Toute voiture classée qui ne se rend pas directement et le plus rapidement possible au Parc Fermé sera disqualifiée des résultats de la course et/ou de la séance de qualification.

25.9. L'enregistreur de données peut être lu et vérifié à tout moment au cours de la compétition à la suite d'une décision du Directeur de Course, des commissaires sportifs et/ou des commissaires techniques. Ainsi, les concurrents sont responsables de l'enregistrement d'une copie de toutes les données d'une épreuve, sans les modifier, les supprimer, ou les détériorer, jusqu'à deux heures après la dernière course de la manifestation.

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

Toute voiture qui, après être passée par les Commissaires Techniques, est démontée ou modifiée d'une manière qui pourrait affecter sa sécurité ou remettre en cause son éligibilité, ou qui est impliquée dans un accident avec des conséquences similaires, doit être représentée aux vérifications techniques avant de participer à toute autre séance en piste.

25.11. À l'exception des courses, les Commissaires Techniques peuvent demander à une voiture de s'arrêter à tout moment au cours d'une séance pour des contrôles. Toute infraction sera signalée aux commissaires sportifs.

25.12. Les commissaires sportifs publieront les conclusions des commissaires techniques, chaque fois que des voitures sont vérifiées au cours de la compétition.

25.13. Si une voiture n'est pas en conformité avec sa fiche d'homologation GT4 SRO/RACB et FFSA, elle pourra être disqualifiée de la compétition.

25.14. Pendant l'Épreuve et ce à partir des essais libres, il est interdit de changer les éléments suivants, sous peine de sanctions pouvant aller jusqu'à la disqualification :

- Le moteur, c'est-à-dire le(s) turbo(s), la (les) culasse(s), le couvre-culasse(s), le carter inférieur et le bloc moteur, et tous les éléments qui sont solidarisés les uns aux autres au moyen des scellés (plombs).
- Le châssis ou la structure monobloc.

Toute voiture, en contravention avec cette règle, recevra une pénalité par les commissaires sportifs.

25.15. Dans des circonstances exceptionnelles visant la sécurité, les équipes peuvent demander à effectuer un tour en piste afin de vérifier la fiabilité d'une voiture, après des réparations importantes ou d'autres problèmes. De telles demandes doivent être adressées en priorité aux Commissaires techniques puis aux commissaires Sportifs par l'intermédiaire du directeur de course ou du Superviseur Sportif Officiel qui transmettra la demande aux Officiels précédemment cités. S'il est autorisé, ce tour sera programmé, lorsque cela est possible, à la fin d'une séance et consistera en un seul tour, de l'entrée à la sortie des stands.

26. LIMITATIONS DES PNEUMATIQUES DURANT L'ÉPREUVE

26.1. Seul le type et la marque de pneus, approuvés par le Promoteur, et régulièrement proposés et vendus sur les épreuves, par le distributeur agréé du fournisseur officiel du Championnat de France FFSA GT, pourront être utilisés durant la saison.

26.2. Le Promoteur désigne **Pirelli** comme fournisseur unique de pneumatiques pour la Série.

26.3. La liste des spécifications approuvées pour les pneus, sera publiée, au plus tard deux semaines avant la première épreuve de la Série. Les pneus retaillés sont interdits.

26.4. Un pneu neuf est un pneu qui n'a pas été précédemment enregistré et/ou attribué à une voiture.

26.5. Un pneu « usé » est un pneu qui a été enregistré pour une épreuve précédente du Championnat de France FFSA GT, avec le même numéro de voiture.

26.6. Un train de pneus doit comprendre deux pneus avant et deux pneus arrière.

26.7. Un pneu pluie est un pneu qui est conçu pour l'utilisation sur piste humide, et sculpté à plus de 25% dans une surface symétrique par rapport à l'axe central du pneu.

26.8. Seuls les pneumatiques sans aucune sculpture sont admis comme pneus pour temps sec.

26.9. Il n'y a pas de marquage sur les pneus pluie. Pour les séances d'essais (libres et qualificatifs), les pneus pluie ne peuvent être utilisés qu'après que la piste ait été déclarée humide par le Directeur de Course. Pour la course, il appartiendra à chaque concurrent de changer ses pneus de slicks à pluie (ou de pluie à slicks). Ce changement n'exige pas du Directeur de Course qu'il déclare la « piste humide ». Pendant la course, en cas de changement de pneus (de pneus slicks vers pneus pluie ou vice-versa), un arrêt devra être observé (moteur arrêté, dont la durée sera calculée entre l'entrée et la sortie des stands, et sera communiquée à chaque épreuve par un bulletin, des additifs au règlement ou des notes d'information).

26.10. Les horaires d'enregistrement seront précisés par le manufacturier.

26.11. Limitation des pneus :

- a. Pour la première compétition de la saison d'une voiture engagée dans le championnat, un maximum de **quatre trains** de pneus neufs peut être alloués et enregistrés. Deux de ces trains devront obligatoirement être utilisés lors des séances essais libres uniquement (train n°1 et train n°2).
- b. Pour les autres courses, **trois trains** de pneus neufs peuvent être alloués pour la compétition. Un de ces trains devra obligatoirement être utilisé lors des séances essais libres uniquement (train n°1).
- c. Les pneus usés, qui ont été enregistrés à une des épreuves précédentes du FFSA GT, peuvent être utilisés uniquement dans la limite d'un (1) train pendant les séances d'essais libres.
- d. Aucun train de pneus usés, issu du prologue et des journées tests ne pourra être utilisé durant la compétition.
- e. Un pneu ne peut être enregistré que pour une seule voiture par compétition.
- f. La position des pneumatiques avants et arrières devra être également respectée conformément à l'Article 26.6 et comme renseigné dans lors de l'enregistrement des pneumatiques.
- g. Si lors des essais qualificatifs et des courses un train de pneumatiques est hors d'état et après avis du contrôleur technique et de Pirelli, le train n°1 utilisé lors des essais libres pourra remplacer le train endommagé. Cela entraînera une pénalité de cinq (5) places sur la grille de départ de la course.
- h. Les pneumatiques en provenance d'autres championnats GT4 sont interdits.
- i. Il n'y a aucune limitation concernant le nombre de pneus pluie utilisés.
- j. Un (1) train supplémentaire pourra être acheté ou enregistré dans le cadre d'une compétition comprenant une course de deux (2) heures.

26.12. Le contrôle des pneus sera réalisé selon une procédure définie par le Délégué Technique.

26.13. Pression et carrossage

Des valeurs peuvent être publiées pour le carrossage arrière maximum et la pression minimum des pneus.

- **Le carrossage arrière maximum**, peut être modifié pendant toute épreuve, et peut être contrôlé à tout moment y compris pendant le Parc Fermé après les qualifications et chaque course, et ne doit pas dépasser - 3,5 degrés (sous réserve de toute modification notifiée par note sportive).

- **La pression minimum des pneus au départ des courses et essais qualificatifs** sera contrôlée, avec des contrôles aléatoires, avec une pression minimum de 1.30 bar (qui peut être modifié par Bulletin du Collège).

Les pressions seront contrôlées par des officiels désignés qui effectueront des contrôles aléatoires. Toute voiture qui n'atteint pas la pression minimale de départ, à la satisfaction des officiels présents, sera immédiatement signalée au Directeur de Course. Le Directeur de Course ordonnera à cette voiture, via les écrans de chronométrage et/ou radio, de retourner à sa zone de travail dans la voie des stands à la fin du tour de formation pour remédier à la situation. Une fois que la pression des pneus a été vérifiée en présence d'un ingénieur Pirelli ou d'un contrôleur technique, la voiture pourra rejoindre la course. Si la voiture ne retourne pas dans la voie des stands avant le début de la course, le Directeur de Course montrera à la voiture un drapeau noir et orange 'mécanique' et la voiture devra immédiatement retourner dans sa zone de travail dans la voie des stands. Une fois que la pression des pneus a été vérifiée en présence d'un ingénieur Pirelli ou d'un contrôleur technique, la voiture peut rejoindre la course.

Le Directeur de Course signalera également la voiture aux Commissaires Sportifs, qui pourront imposer toute pénalité sportive en vigueur pour non-respect de l'instruction initiale du Directeur de Course de retourner à la zone de travail avant le départ de la course.

26.14. L'utilisation de pneu joker (c'est-à-dire la désinscription d'un pneu et le remplacement d'un pneu enregistré) est autorisée, sans l'approbation des commissaires sportifs, mais pour des raisons exceptionnelles, et présentée par écrit au Délégué Technique (voir Article 26.17).

26.15. La vérification des pneus sera effectuée à partir de la liste des barres-codes fournis par chaque équipe au Délégué Technique. La limite pour fournir cette liste de codes-barres est de deux heures (120 minutes) avant la première séance d'essais libres. Une équipe qui ne donnerait pas la feuille au département technique avant la limite sera signalée au Collège pour une éventuelle pénalité.

26.16. L'utilisation d'un système de chauffage pour les roues est interdite.

26.17. En plus des pneus slicks neufs autorisés pour chaque compétition, chaque voiture engagée dans la Série dispose d'une allocation d'un (1) pneu joker par compétition. Ces pneus joker peuvent être utilisés pour remplacer des pneus qui ont été endommagés ou qui sont inutilisables. Les pneus joker non utilisés ne peuvent pas être reportés à la compétition suivante.

L'utilisation d'un pneu " joker " sera autorisée, après confirmation du manufacturier de pneumatiques, que le pneu ne peut plus être utilisé, pour des raisons de sécurité. L'utilisation du pneu joker sera alors autorisée, après consultation avec le Délégué Technique. Une demande formelle doit être faite par écrit, et doit mentionner la référence du pneu endommagé, et la référence du pneu remplacé. Si un concurrent a besoin de plus d'un pneu joker au cours d'une compétition, une demande doit être faite aux commissaires sportifs qui prendront une décision et pourront imposer une pénalité.

26.18. Si durant la course, un pneu défectueux doit être changé, cela pourra être fait en marge de la restriction énoncée à l'Article 26.11. Ce changement devra être notifié au Délégué Technique ou au Collège des commissaires sportifs et/ou au Directeur de Course, sous peine d'une sanction qui peut aller jusqu'à la disqualification. Aucun changement de pilote ne pourra être effectué au cours de cet arrêt, hors de la fenêtre de « changement de pilote » prévue dans ce Règlement.

26.19. L'utilisation d'un pneu non-marqué est strictement interdite. Durant les essais libres et les essais qualificatifs, il pourra être demandé aux pilotes d'arrêter leur voiture, à la fin de la voie des stands, avant de prendre la piste, pour vérifier le marquage des pneumatiques.

26.20. Pour le prologue de Magny cours et les tests officiels de TBC et Paul Ricard, les pneus sont libres pour autant qu'ils soient en conformité avec l'Article 26.1. Sauf accord du Comité Sportif, les pneus des tests officiels ne peuvent être utilisés pendant les épreuves, sauf dérogation (voir 26.11d).

26.21. En cas de températures exceptionnellement basses (température de la piste inférieure à 10° Celsius, mesurée une heure avant l'ouverture de la voie des stands pour la course), il y aura deux tours de formation derrière la Leading Car. Le chronomètre démarrera à la fin du deuxième tour de formation.

27. PESAGE

27.1. Le poids moyen des pilotes dans une voiture engagée dans la Série doit être au moins de 85 kilogrammes. Si le poids moyen des pilotes dans une voiture particulière s'avère inférieur à 85 kg, la voiture devra compenser en embarquant du lest. La procédure suivante sera appliquée :

- a. Chaque pilote doit déclarer son poids, avec combinaison, sous-vêtements, gants, casque et dispositif de retenue de tête du pilote, au moment des vérifications administratives.

- b. Le poids moyen des pilotes de la voiture sera calculé et arrondi à l'entier le plus proche (W). Si des pilotes sont autorisés à rouler seuls dans la catégorie AM, le poids du pilote sera considéré comme W.
- c. Si $W < 85$, alors le lest pilote embarqué dans la voiture sera de 85 (moins) - W.
- d. Le lest pilote doit être installé dans la « boîte à lest » et plombé avant les qualifications.
- e. Le lest pilote, ainsi que le poids individuel des pilotes en question, peuvent être contrôlés à tout moment au cours de l'épreuve. Toute anomalie sera signalée aux Commissaires Sportifs. Les sanctions peuvent aller jusqu'à l'annulation des temps en Qualification ou l'exclusion de la Course.
- f. Le lest pilote n'est pas inclus dans le poids minimum BOP de la voiture.
- g. Pour toutes les voitures engagées, si $W > 85$, alors W (moins) - 85 peut être retiré du poids minimal de la BOP de la voiture.

27.2. Sur demande du Promoteur, une voiture peut être équipée d'une caméra embarquée officielle (exemple : pour la télévision) et de son équipement. Le poids de celle-ci sera inclus dans le poids minimum du véhicule comme précisé dans la Balance des Performances de cette Compétition. Toutes les voitures doivent être préparées pour l'installation de la caméra. Les équipes sont responsables de la caméra installée et tout dommage non accidentel pourra être signalé aux Commissaires Sportifs.

27.3. Un concurrent peut installer une ou plusieurs caméras personnelles dans la voiture à des fins de formation ou d'apprentissage. Les caméras embarquées officielles ont la priorité. Le concurrent doit obtenir une autorisation écrite du Promoteur et du Délégué Technique pour chaque caméra. L'installation doit être présentée au moment des vérifications techniques. Toutes les caméras considérées comme dangereuses seront retirées. Le poids de l'équipement complet n'est pas inclus dans le poids minimum de la voiture. Les caméras qui transmettent des séquences vidéo en direct ne sont pas autorisées. Les caméras apposées sur les casques ne sont pas autorisées. Si nécessaire, le Directeur d'Epreuve ou le Collège des Commissaires Sportifs peut demander à voir des images de la caméra même si la voiture est en Parc Fermé. Les images ne peuvent être distribuées, partagées ou téléchargées sur Internet, sauf autorisation expresse de SRO.

28. CONDITIONS GÉNÉRALES CONCERNANT LES VOITURES

28.1. Aucun signal d'aucune sorte ne pourra être échangé entre une voiture en mouvement et toute personne liée au concurrent ou au pilote, à l'exception :

- A.** Des messages lisibles sur un panneau de stand.
- B.** Des gestes du pilote.
- C.** Des signaux de déclenchement du tour, des stands à la voiture.
Les transmetteurs de marqueurs de tours devront être équipés de batteries et, une fois en fonctionnement, devront être indépendants (non rattachés à tout autre matériel des stands au moyen de câbles ou de fibres optiques) et incapables de recevoir des informations provenant de l'extérieur. Ces déclencheurs de tours utiliseront un transmetteur opérant sur une fréquence porteuse supérieure 10GHz (radio ou optique) et un faisceau d'un demi-angle inférieur ou égal à 36° , la mesure étant prise au point 3dB : ils ne seront pas utilisés pour la transmission, des stands à la voiture, d'autres données que le marqueur de tours. Les données de marqueurs de tour doivent être transmises à plusieurs reprises, avec une fiabilité éprouvée.
- D.** Des communications verbales entre un pilote et son équipe par radio.
- E.** Les radiations électromagnétiques seront interdites entre 2 et 2,7 GHz, sauf autorisation écrite du Promoteur.
- F.** La télémétrie est interdite.

IMPORTANT :

Aucun matériel, aucune installation ou antenne qui pourraient à tout moment interférer avec les systèmes officiels d'enregistreur de données, chronométrage, GPS, radio ou TV ne sont autorisés.

Aucun équipement ne peut être placé au-dessus du muret des stands ou de toute structure adjacente, à moins qu'il ne soit solidement fixé (à l'approbation des officiels).

28.2. Pendant la compétition, chaque pilote doit utiliser le transpondeur, ou tout autre équipement de chronométrage, tel que spécifié par le Promoteur. Il est de la responsabilité de chaque concurrent d'acheter le matériel (spécifié dans l'Annexe 2) à ses propres frais, de l'installer, de le faire fonctionner correctement, et de s'assurer qu'il affiche, en toute circonstances, des informations correctes. Cet équipement doit être installé en stricte conformité avec les instructions données. Tout problème doit être signalé au Directeur de Course immédiatement.

Le transpondeur doit impérativement être installé à l'avant droit de la voiture.

L'utilisation incorrecte de l'équipement peut entraîner une pénalité et des amendes selon le barème suivant :

- Première infraction : trois cents euros (300 €)
- Deuxième infraction : quatre cents euros (400 €)
- Troisième infraction : six cents euros (600 €)

28.3. Un enregistreur de données avec capteurs, approuvé par le Promoteur et spécifié dans l'Annexe 2, doit être installé dans toutes les voitures, et sur toutes les épreuves. Il est de la responsabilité de chaque équipe, de se procurer cet enregistreur de données, ainsi que les capteurs, de les installer, et de s'assurer qu'ils fonctionnent correctement. Le poids du système est inclus dans le poids minimum de la voiture. Tous les frais liés à la vérification, à l'entretien et à la mise à jour du système sont entièrement à la charge des Concurrents.

Les voitures sans enregistreur, ou avec un enregistreur qui ne fonctionne pas correctement, ne seront pas conformes au Règlement et pourront être signalées aux commissaires sportifs.

28.4. Toutes les équipes doivent avoir une radio calée sur la fréquence de la Direction de Course. Cette radio sera utilisée par le Directeur de Course pour communiquer avec les équipes. Les équipes doivent être à l'écoute de la fréquence, 15 minutes avant le début de chaque séance, et jusqu'à la fin de la séance ou de l'ouverture du Parc Fermé, pour les qualifications et les courses. Les équipes ne peuvent pas utiliser cette fréquence pour aucune information. Les informations données sur la fréquence radio de la Direction de Course seront aussi affichées sur les écrans. Tous ces messages, écrits ou oraux, doivent être respectés. Toutes les équipes doivent être connectées au système de messagerie interne SRO : Messagerie FFSA GT4.

28.5. Les équipes sont tenues d'installer des unités de données dans le but de transmettre des données de positionnement GPS au système de chronométrage. Il leur incombera d'obtenir et d'installer cette unité conformément aux instructions données par le Promoteur et de s'assurer qu'elle fonctionne correctement en toute circonstance durant les séances. De telles données seront utilisées par les Officiels pour instruire une enquête ou prendre une décision. En cas d'utilisation incorrecte du GPS, les Commissaires Sportifs peuvent infliger des pénalités.

Si une voiture est impliquée dans une collision grave, les équipes sont tenues de restituer le boîtier GPS aux chronométreurs officiels pour vérification, immédiatement après l'accident et avant la prochaine épreuve.

29. SÉCURITÉ GÉNÉRALE

29.1. Des instructions officielles seront transmises aux pilotes au moyen des signaux prévus par l'Annexe H du CSI. Les concurrents sont tenus de les observer et de s'y conformer à tout moment et ne doivent pas utiliser de drapeaux similaires de quelque manière que ce soit à ces signaux. Sur les circuits où les signaux des drapeaux sont complétés par des panneaux/signaux lumineux, les deux moyens de signalisation seront réputés avoir une valeur réglementaire.

Il est strictement interdit aux pilotes de conduire leur voiture dans le sens contraire de celui de la course, à moins que ce soit absolument nécessaire pour éloigner la voiture d'une position dangereuse, et en accord avec les instructions des commissaires de piste.

Une voiture peut seulement être poussée pour être éloignée d'une position dangereuse selon les indications des commissaires de piste.

Cette règle est également applicable quand la voiture se trouve en Parc Fermé.

29.2. Tout pilote ayant l'intention de rentrer dans la pit lane, en manifestera l'intention en temps utile, et s'assurera qu'il pourra le faire sans danger.

29.3. Pendant les essais et la course, les pilotes doivent uniquement utiliser la piste et respecter à tout moment les dispositions du CSI relatif à la conduite sur circuit.

29.4. Un pilote qui abandonne sa voiture doit la laisser au point mort ou débrayée, avec le volant en place.

29.5. Des réparations sur une voiture ne peuvent être effectuées, que dans la zone de travail (Working Lane) et sont interdites dans la voie rapide (Fast Lane).

Pour les voitures sur la grille, les interventions suivantes sont autorisées jusqu'au panneau trois (3) minutes : contrôle de la pression des pneumatiques et couvrir la voiture en cas de pluie.

Un Pilote qui réussit à réparer la voiture après qu'elle ait été poussée en lieu sûr, que ce soit avec ou sans l'assistance à distance de leur équipe peut rejoindre la séance.

29.6. Sauf dans les cas expressément autorisés par le CSI ou le présent Règlement Sportif, personne, excepté le pilote, ne peut toucher une voiture arrêtée, à moins qu'elle ne se trouve dans l'espace attribué à l'équipe, la voie des stands ou la grille de départ.

29.7. Une voiture ne pourra à aucun moment effectuer une marche arrière dans la voie des stands par ses propres moyens. Elle doit être poussée ou tirée en arrière par 4 personnes maximum.

29.8. Les pilotes doivent utiliser la piste à tout moment et ne peuvent pas quitter la piste sans raison valable.

Les lignes blanches définissant les bords de piste sont considérées comme faisant partie de la piste, mais pas les vibreurs. Un pilote sera considéré comme ayant quitté la piste si aucune partie de la voiture ne reste en contact avec la piste.

Si une voiture quitte la piste pour une raison quelconque, le pilote pourra y revenir. Toutefois, cela ne sera possible que s'il est sûr de le faire en toute sécurité et sans en tirer aucun avantage.

Les pilotes franchissant régulièrement les lignes blanches délimitant le bord du circuit, y trouvant un avantage ou pas, seront arrêtés durant les essais libres, verront leur(s) chrono(s) annulé(s) lors des qualifications et pourront écoper d'une pénalité en temps pouvant aller jusqu'au DT.

À la discrétion absolue du Directeur de Course, un pilote peut avoir l'opportunité de restituer l'intégralité de l'avantage qu'il a gagné en quittant la piste.

29.9. Pendant les périodes commençant 15 minutes avant et se terminant 5 minutes après chaque séance d'essais, ainsi que pendant la période comprise entre le début du tour de formation qui précède directement la course et le moment où la dernière voiture entre dans le Parc Fermé, personne n'est autorisé sur la piste, à l'exception :

- A. Des commissaires de piste et/ou les personnels autorisés dans l'exercice de leurs fonctions.
- B. Des pilotes lorsqu'ils conduisent ou sous la direction des commissaires de piste.
- C. Du personnel des équipes, lorsqu'il pousse une voiture, ou enlève du matériel de la grille, après que toutes les voitures, en mesure de le faire, aient quitté la grille, pour le tour de formation.

29.10. Les pilotes prenant part aux essais et à la course doivent toujours porter les vêtements, sous-vêtements, le casque, et le dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA en cours de validité (système HANS/FHR) spécifié dans l'Annexe L du CSI Chapitre III Article 1.1.

29.11. Pour le casque, les concurrents du Championnat de France FFSA GT doivent se conformer à l'Article 1, Chapitre 3 – Annexe L du CSI. Les normes FIA 8860-2010, FIA 8860-2018 et FIA 8860-2018-ABP ne sont pas obligatoires mais fortement recommandées.

29.12. Un Pilote entrant dans les stands ne peut déverrouiller son harnais de sécurité et son filet de course qu'une fois sa voiture complètement arrêtée devant le stand. Après un arrêt aux stands, la voiture ne peut commencer à se déplacer qu'une fois que le Pilote a bouclé son harnais de sécurité et son filet de course. Il est de la responsabilité du Contrôleur de voiture de veiller à ce qu'un Pilote soit correctement sanglé avant que la voiture ne quitte sa zone de travail pour rejoindre la piste.

Lorsqu'il conduit dans la voie rapide des stands, le Pilote doit avoir à tout moment au moins une main sur le volant. Il peut débrancher la radio ou débrancher la bouteille de boisson et d'autres systèmes de ce type, mais ne doit pas être distrait et arrêter de regarder la route devant lui tout en effectuant l'une de ces actions. La tension des sangles du harnais peut être relâchée, mais les sangles doivent rester en contact avec le Pilote afin d'être considérées comme toujours correctement attachées conformément au CSI Annexe L Chapitre III Article 3. Le harnais du Pilote doit être solidement attaché avant que la voiture ne quitte la zone de travail de l'Equipe mais, à la sortie des stands, le Pilote peut encore resserrer le harnais ou le régler. Toute infraction peut être signalée aux Commissaires Sportifs.

Pour lever toute ambiguïté, la dérogation accordée en vertu de l'article 29.13 à propos du réglage des sangles du harnais ne s'applique PAS au positionnement des sangles en contact avec le système de retenue de tête du Pilote (FHR). Le Pilote doit s'assurer que le harnais et le FHR sont correctement positionnés avant de quitter la zone de travail et que le montage du harnais et du FHR est conforme aux normes énoncées dans le CSI Annexe L Chapitre III Article 3 à tout moment lorsqu'il est assis dans le véhicule soit en piste, soit en mouvement dans la voie des stands.

29.13. Afin de vérifier que l'accès approprié aux voies respiratoires d'un pilote blessé est possible, le test suivant sera effectué au moins une fois par saison. Un des pilotes de l'équipage doit être assis dans sa voiture, avec casque et système FHR approuvé FIA en place et attaché, harnais bouclé. Avec l'aide de deux secouristes, le Délégué Médical, ou à sa demande, le Médecin Chef de l'Épreuve, doit être en mesure de retirer le casque, tout en maintenant en permanence la tête du pilote en position neutre. Si cela est impossible, le pilote sera tenu de porter un casque ouvert, homologué pour être utilisé avec le système FHR FIA.

29.14. Afin de déterminer la vitesse dans la voie des stands, les commissaires sportifs peuvent utiliser toute information obtenue auprès du juge des faits, au moyen d'un instrument spécifique au contrôle de vitesse (tel que des appareils électroniques, pistolets radars, etc.) ou grâce aux données enregistrées par le système d'acquisition installé à bord des véhicules. La vitesse dans la voie des stands peut également être déterminée à l'aide des boucles de chronométrage.

29.15. Si un Pilote est confronté à de graves problèmes mécaniques durant les essais ou la course, il doit évacuer la piste ou regagner son stand dès qu'il peut le faire en toute sécurité. A aucun moment une voiture ne devra être conduite de manière inutilement lente, erratique ou jugée potentiellement dangereuse pour les autres pilotes ou toute autre personne. Ceci s'appliquera que la voiture soit conduite sur la piste, à l'entrée des stands, dans la voie des stands ou à la sortie de la voie des stands.

29.16. Le système d'éclairage réglementaire de la voiture doit fonctionner en toutes circonstances au cours de chaque Compétition. Toute voiture qui ne présenterait pas l'éclairage minimum énuméré ci-dessous, peut être arrêté par le Directeur de Course pour réparations :

- À l'avant : 2 phares (droit et gauche) et 2 indicateurs de direction.
- À l'arrière : 2 feux, 2 indicateurs de direction et 2 feux stop / feux de freinage.
- Aussi, si les conditions météorologiques se détériorent, les feux de pluie.

29.17. Les Pilotes ne peuvent pas faire clignoter leurs phares en guise d'avertissement ou d'indication plus de 3 fois de suite entre deux virages consécutifs. Toute voiture dépassant ce nombre de flashes recevra un avertissement. Une deuxième infraction pour la même voiture pourra être sanctionnée par un drive-through.

29.18. Les phares avant, le feu arrière rouge et les feux de pluie arrière de la voiture devront être allumés en permanence quand elle roulera sur la piste déclarée « piste humide ». Il reviendra au Directeur de Course de décider si le pilote doit s'arrêter en raison d'un feu défectueux. Dans le cas où la voiture serait arrêtée pour cette raison, elle pourra reprendre la course une fois l'anomalie réparée. Pour les courses de nuit, des phares supplémentaires homologués par le constructeur ou autorisés par le Département Technique de SRO seront permis.

29.19. Pour les Compétitions se déroulant de nuit, les feux supplémentaires suivants sont autorisés :

- Un maximum de quatre feux supplémentaires est autorisé dans le pare-chocs avant ou sur la face avant. Ils doivent être installés symétriquement et par paires. Les éclairages supplémentaires doivent être homologués ECE.
- Il est autorisé d'équiper la voiture avec un maximum de 2 feux d'identification (un ensemble de lumières LED comptera comme une seule unité d'éclairage), avec une puissance maximale de 25 watts ou équivalent qui devra être approuvée par les commissaires techniques. Ceux-ci peuvent être placés sur le toit, sur les rétroviseurs, sur le montant du pare-brise, derrière le pare-brise côté passager ou à tout autre endroit tel que la calandre, tant que cela ne gêne pas le pilote ou les autres Concurrents. Toute unité doit être montée avant que la voiture ne passe aux vérifications techniques. L'utilisation de clignotant ou gyrophares est interdite. Le moment

où l'éclairage devient obligatoire est annoncé par la présentation du panneau « LIGHT » par le Directeur de Course.

Lorsque les feux sont obligatoires (dans les conditions de piste mouillée et durant la période de nuit obligatoire), les feux principaux doivent être allumés en permanence tant que la voiture se déplace ; les feux supplémentaires peuvent clignoter si nécessaire, soumis à la même limitation que pour les feux clignotants à l'article 29.18.

Tous les feux doivent être acceptés par le délégué technique.

29.20. Les personnes de moins de 16 ans ne sont pas autorisées sur la pit lane, fast lane et le mur des stands.

29.21. Les animaux, sauf ceux qui auront été expressément autorisés par les services de sécurité, sont interdits dans la zone des stands, sur la piste et dans toutes les zones réservées aux spectateurs.

29.22. Les Commissaires Sportifs, le Directeur de Course ou le Médecin-Chef peuvent demander à un pilote de se soumettre à un examen médical à tout moment pendant la durée de la compétition.

29.23. Le non-respect des conditions générales de sécurité du CSI, ou du présent Règlement Sportif, pourra entraîner la disqualification de l'Épreuve pour la voiture et les pilotes concernés.

29.24. Un ou plusieurs drapeaux jaunes, présentés par les commissaires de piste, signaleront l'existence d'un danger sur la piste, qu'elle qu'en soit la nature. Les pilotes doivent réduire significativement leur vitesse et se préparer à changer de direction et s'arrêter. Le Directeur de Course et/ou les commissaires sportifs utiliseront le chronométrage du secteur comme référence. Tous les pilotes doivent réduire leur vitesse d'au moins 2 secondes dans ce secteur par rapport à leur meilleur temps, de ce secteur. Effectuer un dépassement est strictement interdit dans de telles circonstances.

Toute violation de cette règle pendant les séances d'essais libres et les qualifications d'une épreuve se traduira par les sanctions suivantes :

- A.** Première infraction : annulation du meilleur temps de qualification du pilote.
- B.** Deuxième infraction : annulation des trois meilleurs temps de qualification du pilote.
- C.** Troisième infraction : trois cents euros (300€) d'amende et tous les temps de qualification du pilote supprimés.

29.25. À la suite d'un incident grave, qui ne nécessite pas que la séance soit arrêtée, et lorsque le Directeur de Course le juge nécessaire, il déclarera la séance sous période de drapeau jaune sur tout le parcours (Full Course Yellow). La procédure FCY peut être utilisée durant les essais libres, qualificatifs et les courses. La procédure suivante sera appliquée :

- A.** Le Directeur de Course affichera sur les moniteurs de chronométrage " Full Course Yellow " (FCY).
- B.** L'instruction FCY sera donnée aux teams via la Radio Team par décompte (FCY dans 20 secondes, 10 secondes, PANNEAUX, 5, 4, 3, 2, 1, FCY maintenant).
- C.** Les drapeaux jaunes (pas les panneaux FCY) seront présentés au signal 10 secondes pour informer les voitures que les dépassements sont interdits et qu'elles doivent ralentir pour être à 80km/h à la fin du décompte.
- D.** À la fin du décompte, le message FCY sera affiché sur les moniteurs, des panneaux FCY et des drapeaux jaunes agités seront présents à tous les postes, les voitures doivent rouler à une vitesse constante de 80km/h sur une file. Les panneaux et les drapeaux seront également présentés à la ligne et à la sortie des stands. Si approprié, un double

drapeau jaune sera présenté au poste précédant l'incident. La voie des stands restera ouverte.

- E. Avant la fin de la procédure, l'information « fin de procédure sous peu » sera donnée à la radio team. La procédure se terminera à la présentation du drapeau vert à tous les postes ainsi qu'à la ligne de relance et à la sortie de la pit lane. Les panneaux seront retirés et des drapeaux verts seront présents à tous les postes ainsi qu'à la ligne et à la sortie de la voie des stands.
- F. Une période FCY pourra être déclarée avant de déployer la Safety Car (SC) sauf si celle-ci est déployée durant les 3 premiers tours. La SC montera en piste pendant la procédure FCY afin de se placer devant le leader. Si nécessaire, elle dépassera ou se laissera dépasser. Quand la SC sera devant le leader, elle allumera ses feux clignotants et les panneaux SC remplaceront les FCY. Les voitures se placeront sur une file derrière la SC avec un écart maximum de cinq longueurs de voitures et les dépassements sont interdits jusqu'à ce que les voitures passent la ligne de relance après que la SC soit rentrée dans la voie des stands.
- G. S'il est prouvé qu'un pilote n'a pas respecté la vitesse lors de cette procédure, une sanction sera prise par les commissaires sportifs et/ou le Directeur de Course.

29.26. Quand un pilote utilise une échappatoire, il doit respecter les instructions qui lui sont données par les commissaires de piste et/ou le Directeur de Course, et réduire suffisamment sa vitesse avant de rejoindre la piste. Toute violation de cette règle pendant les courses se traduira par une pénalité en temps.

29.27. À la fin d'une séance ou d'une course, chaque Pilote ne peut franchir la Ligne d'arrivée qu'une seule fois sous peine de pénalités.

29.28. Des exercices de désincarcération ou d'évacuation peuvent avoir lieu avant la Compétition. Les équipes sollicitées seront avisées par les Commissaires Sportifs et elles devront rendre leur voiture disponible à l'heure indiquée.

30. VOIE DES STANDS ET STANDS

30.1. Afin de lever toute ambiguïté, la voie des stands se divise en deux voies : la voie la plus proche du mur des stands est appelée « voie rapide ». La voie la plus proche des stands est appelée « voie de travail ». La voie de travail est la seule zone où il est permis de travailler sur une voiture.

L'attribution de l'espace de travail dans la voie des stands se fera selon l'ordre suivant :

- Demandes spécifiques du Promoteur ou de l'Organisateur de l'Épreuve ;
- L'équipe actuellement en tête des catégories Pro-Am, Silver et Am – dans cet ordre – du Championnat de France FFSA GT.

Une fois que ces équipes auront choisi leurs garages, les équipes restantes seront placées en fonction des critères que le Promoteur juge appropriés. Les Équipes listées ci-dessus devront répondre dans le délai imparti, sans quoi, ils perdront leur priorité. Tout choix, une fois donné, est irrévocable.

Le Promoteur se réserve le droit de passer outre ou d'annuler l'allocation ci-dessus pour des raisons commerciales, sportives ou autres.

Les équipes doivent respecter le document d'allocation des garages délivré par le Promoteur pour chaque épreuve avec chaque voiture placée dans le stand correspondant.

30.2. L'installation des équipes et de leur équipement dans la voie des stands et sur la zone de travail sera soumise à l'approbation du Directeur de Course et du Superviseur de la Pit lane, dont la décision est définitive.

30.3. La zone de travail pour chaque équipe sera située devant son (ses) garage(s) et sera le seul endroit de travail pour toutes ses voitures. Les limites de la zone attribuée à chaque équipe seront indiquées ou marquées au sol par le Responsable Pit lane, en accord avec le Directeur de l'Épreuve.

Si les conditions du circuit ne permettent pas de suivre ces dispositions, la procédure d'attribution de la zone de travail pour chaque équipe sera communiquée dans le règlement particulier de l'Épreuve ou dans un Bulletin des Commissaires Sportifs pendant l'Épreuve.

30.4. Les pilotes prenant le départ de la course depuis la voie des stands, ne pourront pas conduire leur voiture, depuis le garage attribué à leur équipe, tant que la sortie des stands ne sera pas fermée et ils devront s'arrêter, dans la file, sur la voie rapide.

30.5. Les concurrents ne doivent pas peindre des lignes sur une partie quelconque de la voie des stands. Toute inscription faite avec du ruban adhésif doit être retirée à la fin du meeting. Aucun revêtement de sol ou éclairage, etc... ne peut être installé sans l'autorisation écrite du Promoteur.

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

30.7. Les cartouches de gaz et accessoires GPL sont strictement interdits dans la voie des stands, dans les garages et à une distance d'au moins cinq mètres derrière les garages, ainsi qu'à l'intérieur des camions des concurrents. Toute infraction pourra être à l'origine d'amendes selon le barème suivant :

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

30.8. Aucun équipement ne peut être laissé sur la voie rapide. Une voiture ne pourra emprunter la voie rapide, ou y rester, que si son pilote est assis à son volant, dans la position normale de conduite, et qu'elle est mue par ses propres moyens.

30.9. Le personnel des équipes n'est autorisé dans la voie des stands, qu'au maximum 1 tour avant qu'il ne doive travailler sur une voiture, et doit se retirer, à l'exception du Contrôleur de la voiture (brassard blanc) et du pilote ayant effectué son relai, dès que le travail est terminé et avant le départ de la voiture.

30.10. Il incombe au contrôleur de la voiture, d'indiquer au pilote à bord de sa voiture, le moment où il pourra quitter son stand après un arrêt, uniquement lorsque cela peut être fait en toute sécurité. Les voitures dans la voie rapide ont la priorité sur celles qui quittent la voie de travail.

30.11. Les voitures seront autorisées à se déplacer, depuis leur box, jusqu'à la sortie de la voie des stands, qu'après le signal radio du Directeur de Course « Fast Lane Open ». Il est interdit d'attendre dans la voie rapide jusqu'à ce que le feu soit vert.

30.12. Pendant les séances, les voitures doivent être à 45 degrés quand elles sont garées dans la voie des stands, et parallèles pendant les arrêts au stand (y compris des essais d'arrêt au stand). Toute modification de cet article, selon les dispositions spécifiques à chaque circuit, sera communiquée dans le Bulletin des commissaires sportifs.

30.13. Il est de la responsabilité du Concurrent de libérer sa voiture après un arrêt seulement lorsqu'il peut le faire en toute sécurité, il est interdit de pousser la voiture pour la faire démarrer. Les voitures dans la voie rapide ont la priorité sur celles qui quittent la voie de travail. Les voitures doivent se déplacer complètement de leur zone de travail vers la voie rapide avant de quitter la voie des stands en traversant la boucle de sortie de la voie des stands.

30.14. Les voitures doivent quitter la zone de travail de manière sûre et appropriée. Toute infraction entraînera une pénalité.

30.15. A aucun moment la voiture ne peut entrer dans le box en marche avant moteur tournant. Lors d'un pit stop elle doit s'arrêter devant son box l'avant vers la piste.

31. CARBURANT ET RAVITAILLEMENT

31.1. Total Energie/Elf est désigné comme fournisseur officiel de carburant pour la saison 2024 et seul le carburant qui devra être utilisé par les Concurrents à tout moment pendant toute la durée de l'Épreuve y compris les séances d'essais officielles avant et pendant la saison. L'utilisation d'aucun autre carburant n'est autorisée dans les voitures engagées dans la Compétition.

Il incombera au concurrent de s'assurer qu'il ne reste aucune trace résiduelle de carburants non autorisés dans les réservoirs/systèmes de carburant lors d'une Épreuve.

31.2. Tout le carburant utilisé lors de chaque Compétition doit être acheté auprès de TotalEnergies/Elf sur la plateforme de commande en ligne avant l'Épreuve. Des échantillons de carburant seront vérifiés au hasard. La corrélation entre quantité de carburant achetée et kilomètres parcourus sur piste pendant la Compétition pourra être analysée.

Toute infraction sera signalée aux Commissaires Sportifs avec des pénalités pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

31.3. Le ravitaillement n'est pas autorisé, pendant ou entre, les séances d'essais qualificatives et les courses d'une heure. Pour les essais libres, la voiture doit être à l'intérieur de son box pour le ravitaillement en carburant avec la sécurité requise.

Lors de la manipulation de carburant ou autre combustible avoir à proximité un extincteur de 5 kg.

31.4. COURSE DE 2 HEURES

- a. Le ravitaillement en carburant n'est autorisé que devant le box ou la zone des stands assignée à chaque équipe.
- b. Le ravitaillement en carburant doit être effectué avec un équipement conforme au Règlement Particulier de l'Épreuve et contrôlée par les commissaires techniques de la compétition. Il incombe à l'équipe de procéder au montage et de tester le bon fonctionnement de l'équipement avant l'heure indiquée de son inspection.

- c. Le ravitaillement en carburant ne peut être effectué qu'au début d'un arrêt aux stands. Pendant le ravitaillement en carburant, les seuls membres de l'équipe autorisés dans la zone de travail de la voie des stands sont :

- Le contrôleur de voiture.
- Le ravitailleur.
- Le ravitailleur préposé au dégazage, éventuellement.
- Le préposé à l'extincteur.

Une fois que le ravitailleur a quitté la zone de travail de la voie des stands, le travail et le changement de pilote peut commencer sur la voiture.

- d. Les vêtements, gants et chaussures portés par les équipiers désignés dans les stands comme ravitailleurs et préposé à l'extincteur doivent être conformes aux normes FIA en vigueur. Pendant la phase de ravitaillement, ces personnes doivent porter en plus un casque, cagoule et des lunettes de protection ou visière.
- e. Toutes les équipes doivent enregistrer le matériel utilisé par le personnel des stands.
- f. Avant et pendant toute opération de ravitaillement en carburant, la voiture doit être reliée électriquement à la terre, à l'aide d'un fil de cuivre indépendant. Celui-ci doit être placé par le pompier ou un mécanicien. Une fois le ravitaillement terminé, le fil de mise à la terre doit être débranché par une des personnes autorisées à travailler sur la voiture.
- g. Pendant le ravitaillement en carburant, la voiture doit reposer sur ses roues et aucun autre travail ne peut être entrepris.
- h. Lorsque les raccords de ravitaillement en carburant sont fixés à la voiture, le moteur doit être à l'arrêt, les portières doivent être fermées, et personne ne doit se trouver à l'intérieur.
- i. Tout au long du ravitaillement en carburant, il est obligatoire qu'un membre de l'équipe (le préposé à l'extincteur) équipé d'un extincteur (capacité minimale : 5kg), prêt à fonctionner, soit à côté de la voiture.
- j. Tout le carburant stocké dans les stands doit l'être dans les fûts d'origine du fournisseur de carburant.

32. ASSISTANCE DANS LA VOIE DES STANDS

Pendant tous les arrêts aux stands, pas plus de trois (3) personnes (quatre (4) pour les courses de deux (2) heures) ne peuvent travailler sur la voiture, ceux-ci avec l'équipement requis et un brassard rouge sur le bras pour la reconnaissance. Le contrôleur de la voiture (avec un brassard blanc) peut **seulement** superviser les opérations. Il ne peut pas toucher la voiture, ni les pièces de rechange.

32.1. Lors de l'arrêt obligatoire, durant la course, les pilotes peuvent mutuellement s'aider à s'installer dans la voiture, mais ne peuvent pas travailler sur la voiture. Un des mécaniciens, autorisé à être dans la zone de travail, peut aider les pilotes pendant le changement de pilote.

32.1.a Lors de la course de 2 heures, le pilote devra sortir du véhicule avant toute opération de ravitaillement. Le nouveau pilote ne pourra entrer dans la voiture que quand le personnel en charge du ravitaillement, ainsi que leur matériel, sera sorti de la zone de travail.

32.2. Au maximum est autorisé : un pistolet pneumatique, pour les roues à blocage central, et deux pistolets pneumatiques, ou électriques, pour les roues avec écrous et boulons, pourront être utilisés dans la zone de travail au même moment.

32.3. Les techniciens pneumatiques officiels du championnat, portant les laissez-passer appropriés, ne sont pas considérés comme des mécaniciens. S'ils sont dans la voie des stands ils doivent porter des brassards jaunes-pour le personnel constructeur / manufacturier.

32.4. Sauf pendant une période de travail sur la voiture, tout le personnel doit rester à l'intérieur du stand et/ou sur le muret des stands, pour le personnel qui y est autorisé. Les membres de l'équipe doivent se limiter à la zone du muret des stands en face du stand qui leur a été attribué.

32.5. Tous les autres membres de l'équipe, debout dans la zone de travail (« voie de travail », Article 30.1), délimitée par une bande blanche ou jaune séparant le stand de la « voie de travail », seront considérés comme travaillant sur la voiture. Tout comme un pilote, s'il travaille sur la voiture, est considéré comme un mécanicien. Une pénalité peut être infligée à une équipe pour tout personnel supplémentaire, en plus des trois personnes autorisées.

32.6. Le ravitaillement en lubrifiants et liquides divers, sauf le carburant, est permis pendant les essais et les courses d'une heure.

32.7. Toute infraction aux dispositions du présent Règlement Sportif, relative à l'assistance dans la voie des stands, peut entraîner une pénalité allant jusqu'à la disqualification de la voiture et des pilotes concernés. L'Organisateur doit veiller à ce qu'un nombre suffisant de commissaires soient désignés, pour mener à bien toutes les opérations et contrôles nécessaires dans la voie des stands.

32.8. Lors de tous les arrêts aux stands, avant de débiter une quelconque action, le moteur doit être éteint. Pour effectuer un réglage ou une mise au point, le moteur peut être mis en marche au moyen d'une source d'énergie extérieure. Cependant, quand la voiture est prête à rejoindre la piste, le moteur doit être arrêté, puis le pilote doit démarrer le moteur depuis son siège, en utilisant uniquement les moyens disponibles à bord.

Le moteur de la voiture peut être redémarré uniquement lorsque la voiture est sur le point de rejoindre la piste et est en contact avec le sol sur ses quatre roues.

32.9. Aucun personnel ne peut porter des panneaux sur la voie de travail, ou se tenir debout derrière des panneaux fixes. Seul le contrôleur de la voiture peut utiliser une sucette pour indiquer aux voitures la zone de travail. Aucune sucette ou panneau ne peut être fixé ou montré depuis le muret des stands vers la voie des stands.

32.10. Les bouteilles d'air comprimé transportables à main/ sac à dos pour les changements de pneus ne sont pas autorisées. Les tuyaux, câbles, etc. ne doivent en aucun cas être attachés à la combinaison des mécaniciens. Aucun équipement autonome ne peut fonctionner sans son mécanicien. Cependant, il est possible de transporter des bouteilles d'air comprimé vers la grille avec un chariot.

33. ESSAIS LIBRES, ESSAIS QUALIFICATIFS

33.1. Sauf disposition contraire du présent Règlement Sportif, la discipline et les mesures de sécurité applicables dans les stands et sur la piste seront identiques, pour toutes les séances d'essais et pour les courses.

33.2. La liste des concurrents, des voitures, et des pilotes autorisés à prendre part à l'Épreuve, sera publiée à la fin des vérifications administratives et techniques. Aucun pilote ne peut prendre le départ

de la course, sans avoir pris part au briefing et aux essais qualificatifs, sauf cas de force majeure reconnu comme tel par les commissaires sportifs.

33.3. Au cours d'une séance de qualification ou combinaison de séances de qualification, les principes suivants s'appliqueront :

- Aucun carburant ne peut être ajouté ou retiré des voitures.
- Aucun ordinateur ne peut être connecté aux voitures du début de Q1 à la fin de Q2. Cela inclut la connexion de clés de stockage, l'ajout ou le retrait de cartes mémoire ainsi que les connexions sans fil de toute nature de l'équipe/ stand vers la voiture.
- Aucun souffleur ou ventilateur ne doit être utilisé sur ou à proximité de la voiture.
- Aucun mécanisme ou élément complémentaire ne peut être utilisé pour déplacer les voitures dans la voie de travail ou dans les boxes à la fin de la Q2.
- Aucune batterie externe ne peut être branchée.

Seuls les travaux suivants peuvent être réalisés sur la voiture :

- Nettoyage des pare-brise (intérieur et extérieur).
- Nettoyage des rétroviseurs.
- Changement de pneus.
- Changement de pilote.
- Vérification et réglage de la pression des pneus.
- Les liquides du moteur peuvent être complétés ; les fluides utilisés pour le remplissage doivent être conformes aux mêmes spécifications que le fluide d'origine.
- Enlever la saleté ou l'herbe du radiateur.
- Réglage des rétroviseurs ou d'autres réglages similaires pour des raisons de sécurité.
- Réparation de dommages accidentels avec l'approbation du délégué technique.

Si d'autres travaux devaient être effectués sur la voiture, tous les tours effectués jusqu'à ce moment durant la séance de qualifications, seront supprimés.

33.4. Pendant les sessions, des contrôles de marquage de pneus pourront être effectués avant de reprendre la piste, sous les ordres des commissaires techniques.

33.5. Un prologue et 2 journées d'essais officiels pourront être proposés par le Promoteur pendant la saison. Toutes les équipes engagées à la saison complète du Championnat de France FFSA GT, seront obligées d'être présentes, avec au moins une des voitures qu'ils ont l'intention d'engager ou qu'ils ont engagé sur la saison au prologue et aux 2 séances officielles de tests. Sauf dérogation écrite, une équipe qui ne participera pas, pourra faire l'objet d'un rapport du Comité Sportif, et pourra être sanctionnée par le Collège.

33.6.

Calendrier des essais officiels 2024

Magny-cours (prologue) 7 et 8 mars 2024

Magny-Cours 22 août 2024

Paul Ricard 3 octobre 2024

Le tarif par voiture pour chaque séance d'essais officiel sera communiqué ultérieurement.

33.7. Essais privés

Par essais privés, s'entend tout essais réalisés par tout pilote engagé dans le championnat, avec une voiture éligible pour ce dernier. Les essais privés sont interdits sur tous les circuits qui accueillent une compétition du championnat à compter de 10 jours avant le début d'une épreuve (se référer à l'Annexe 5), et jusqu'à la date prévue de cette compétition sauf avec la permission du Comité Sportif.

La participation à des compétitions comptant pour d'autres championnats ou séries n'est pas considérée comme des essais privés. Les séances d'essais organisés par "Curbstone Events" sont considérées comme des essais privés.

Derniers jours pour les essais privés, par compétition :

Des essais privés sur un circuit inscrit au calendrier peuvent être autorisés, si la configuration du circuit utilisé est sensiblement différente de celle utilisée pour la compétition du Championnat de France FFSA GT. "Sensiblement" signifie en utilisant moins de la moitié des mêmes virages. Une autorisation écrite doit être obtenue auprès du Comité Sportif. Toute infraction à ces règles sera signalée aux commissaires sportifs. Les pénalités peuvent aller jusqu'à la disqualification de la compétition.

33.8. Il y aura deux séances d'essais libres de 60 minutes maximum. Il n'y aura pas de Parc Fermé après ces séances, sauf si cela est demandé par le Directeur de Course ou le Délégué Technique.

Dans le cas où, pour une raison quelconque, une séance de qualification ne peut avoir lieu, ou est arrêtée avant que les temps ne puissent être réalisés, le meilleur temps de chaque pilote réalisé lors de la dernière séance d'Essais Libres sera utilisé pour définir la grille. Si Q1 est ainsi affecté, le meilleur temps du Pilote 1 définira la grille de la Course 1. Si Q2 est ainsi affecté, le meilleur temps du Pilote 2 définira la grille de la Course 2.

33.9. Il y aura deux séances d'essais qualificatifs de 20 minutes.

- Le pilote 1 sera le pilote avec la catégorisation FIA supérieure.
- Le pilote 2 sera le pilote avec la catégorisation FIA inférieure.

En cas de deux pilotes Bronze ou Silver, l'équipe devra désigner qui sera le Pilote 1, et qui sera le Pilote 2, avant la fin des vérifications administratives, soit au plus tard deux heures avant le début des essais libres 1.

Le Comité Sportif se réserve le droit d'imposer la nomination en tant que "pilote 1" à tout pilote bénéficiant d'une dérogation.

Le Pilote 1 participera à la séance de Qualification 1 et prendra le départ de la Course 1.

Le Pilote 2 participera à la séance de Qualification 2 et prendra le départ de la Course 2.

Toute infraction engendrera des sanctions de la part du Collège des commissaires.

33.10. Cinq minutes avant le drapeau vert, pour la séance de qualification 1, toutes les voitures doivent être dans la zone de travail, avec un angle à 45 degrés, le nez vers la sortie des stands. Les voitures doivent être garées dans cette position, pendant et entre les séances de qualification, et jusqu'au drapeau à damier, à la fin de la séance de qualification 2. Il y aura une pause au minimum de 5 minutes entre la séance de qualification 1 et la séance de qualification 2. Cette pause débute tout de suite après la fin de la séance de qualification 1. La séance de qualification 2 démarre lorsque le feu vert est allumé.

L'heure exacte du début de la séance de qualification 2 sera annoncée sur les moniteurs de chronométrage. Pendant la pause entre les deux séances qualificatives, toutes les voitures seront considérées comme étant sous régime de Parc Fermé.

33.11. Dans le cadre d'une infraction à la conduite, au cours d'une séance d'essais ou des qualifications, les commissaires sportifs pourront donner la pénalité qu'ils jugent appropriée. S'il est absolument clair que le pilote a commis une infraction, tout incident sera normalement mis sous enquête après la séance en question. Toute pénalité infligée ne sera pas susceptible d'appel.

33.12. Si une voiture s'arrête pendant la séance, elle doit être retirée de la piste la plus rapidement possible, afin que sa présence ne constitue pas un danger, ou ne gêne les autres concurrents. Si le pilote ne peut déplacer sa voiture de cette position dangereuse, il est du devoir des commissaires de piste de l'aider.

Tout pilote participant à une séance d'essais qui, de l'avis des commissaires, s'arrête inutilement sur le circuit ou gêne un autre pilote, sera soumis aux sanctions prévues à l'article 33.11.

33.13. Pendant les Essais Qualificatifs, toute voiture qui s'arrêtera en bord de piste et qui serait ramenée au paddock par des moyens extérieurs sera placée en Parc Fermé et ne sera pas autorisée à participer au reste de la séance. Ceci est valable même si la voiture, pour quelque raison que ce soit, est restituée à l'équipe. Les voitures en capacité de rejoindre la piste après assistance extérieure et de revenir dans la voie des stands par la piste pourront participer au reste de la séance.

33.14. Le Directeur de Course peut interrompre les essais, aussi souvent, et aussi longtemps qu'il l'estime nécessaire, pour dégager la piste, ou pour permettre la récupération d'une voiture. Seulement en essais libres, le Directeur de Course peut refuser de prolonger la séance d'essais, après une interruption de ce type, et en accord avec les commissaires sportifs. En outre, si, de l'avis des commissaires sportifs, ou du Directeur de Course, un arrêt a été intentionnellement provoqué, le pilote concerné pourra se voir annuler les temps qu'il aura réalisés au cours de cette séance (en remplacement ou en plus d'autres pénalités existantes). Il pourra aussi se voir refuser l'autorisation de participer à tout autre séance d'essais ce jour-là.

33.15. Toutes les voitures abandonnées sur le circuit, lors de la première séance d'essais libres seront ramenées aux stands dès que possible, et pourront participer à la session suivante.

33.16. Si une ou plusieurs séances sont ainsi interrompues, aucune réclamation ou appel et/ou appel FIA ne pourra être accepté quant aux effets possibles de cette interruption sur la qualification des pilotes admis au départ.

33.17. Tous les tours effectués pendant les essais qualificatifs seront chronométrés pour déterminer la position des voitures au départ des courses.

33.18. Si un pilote provoque l'arrêt de la séance de qualification (drapeau rouge), ou si elle est neutralisée sous « Full Course Yellow », le meilleur temps du pilote impliqué pourra être annulé. Les décisions des commissaires sportifs ou du Directeur de Course concernant tout annulation de temps pour cette raison ne sont pas susceptible d'appel.

Dans le cas d'un incident impliquant plus d'une voiture, si les commissaires sportifs ou le Directeur de Course constatent que certains pilotes ne sont pas directement responsables de l'incident, ils peuvent alors décider de ne pas le(s) pénaliser.

Si une voiture s'arrête en raison d'un problème technique, sans que le pilote ou l'équipe en soit responsable, dûment reconnu et accepté par les vérifications techniques, le Directeur de Course, ou les commissaires sportifs, peuvent décider de n'appliquer aucune pénalité.

33.19. Une voiture ne peut être qualifiée que par le pilote nommé lors d'une séance de qualifications.

34. ARRÊT DES SÉANCES D'ESSAIS

34.1. Au cas où il devient nécessaire d'arrêter une séance, parce que le circuit est bloqué par un accident, ou parce que le temps ou d'autres conditions sont dangereuses pour poursuivre, le Directeur de Course ordonnera un drapeau rouge et les feux rouges seront allumés sur la Ligne. Simultanément, des drapeaux rouges seront présentés à tous les postes de commissaires.

34.2. Lorsque le signal est donné pour arrêter la séance, toutes les voitures réduiront immédiatement leur vitesse et rejoindront lentement leurs stands respectifs, sans se dépasser.

Toutes les voitures abandonnées sur la piste seront déplacées dans un endroit sûr. S'arrêter dans la voie rapide est interdit.

34.3. À l'exception du tour durant lequel un drapeau rouge est présenté, à chaque fois qu'une voiture franchit la ligne, il sera considéré qu'elle aura effectué un tour.

34.4. Tous les temps réalisés pendant le tour où le drapeau rouge est présenté seront annulés.

34.5. Pendant la suspension d'une séance d'essais chronométrés, les voitures seront sous régime de Parc Fermé. Il est alors interdit d'intervenir sur les voitures, sauf pression des pneus.

35. LA GRILLE

35.1. À l'issue des séances d'essais qualificatifs 1 et 2, le meilleur temps réalisé par chaque pilote sera officiellement publié.

35.2. Les grilles de départ des courses seront établies selon le meilleur temps réalisé par chaque voiture, durant les essais qualificatifs. Si plusieurs pilotes obtenaient le même temps, priorité serait donnée à celui qui l'a obtenu en premier.

35.3. Si un ou plusieurs pilotes ne parviennent pas à réaliser un temps, l'ordre suivant sera appliqué :

- Premier : tout pilote qui a tenté de réaliser un temps de qualification en débutant un tour lancé.
- Deuxième : tout pilote qui n'a pas pu entamer un tour lancé.
- Troisième : tout pilote qui n'a pas réussi à quitter la voie des stands.

Selon les cas mentionnés ci-dessus, si plus d'un pilote est concerné, l'ordre sera donné selon le classement du championnat.

35.4. Une fois la grille établie conformément aux articles ci-dessus, les pénalités en position sur la grille (le cas échéant) seront appliquées pour les pilotes en question dans l'ordre dans lequel les décisions ont été prises.

35.5. Sauf décision sportive la voiture la plus rapide s'élancera pour la course, depuis la position désignée comme telle sur l'arrêté d'homologation FFSA et/ou FIA ainsi que sur la liste disponible sur le site FFSA.

35.6. Aucun pilote ne peut prendre le départ de la course, sans avoir pris part aux essais qualificatifs, sauf avec l'autorisation des commissaires sportifs. Si plusieurs pilotes venaient à être acceptés, de cette manière l'ordre serait déterminé par les commissaires sportifs.

35.7. La grille de départ définitive, pour toute course, sera publiée au plus tôt une heure avant le départ de la course. Tout concurrent dont la/les voiture(s) est/sont dans l'impossibilité de prendre le départ pour quelque raison que ce soit (ou tout pilote ayant de bonnes raisons de croire que sa/ses voiture(s) ne sera/seront pas prête(s) à prendre le départ) doit en informer le Superviseur Sportif Officiel au plus vite et, dans tous les cas, au plus tard 1 heure avant le départ de la course concernée.

35.8. Si une ou plusieurs voitures sont retirées de la grille juste avant le départ, les places seront laissées vacantes et ne seront pas comblées. Si cela se produit avant le départ, une nouvelle grille de départ sera si possible publiée par les commissaires sportifs.

36. PROCÉDURE DE DÉPART

36.1. À l'heure prévue dans l'horaire officiel, les voitures quitteront les stands pour couvrir un tour de reconnaissance. À la fin de ce tour, elles s'arrêteront sur la grille dans l'ordre de départ, moteur arrêté.

36.2. Toute voiture entrant dans la voie des stands à la fin de ce tour ne sera pas autorisée à reprendre la piste et devra partir des stands.

36.3. Toute voiture se trouvant encore dans les stands, lorsque la sortie des stands est fermée, peut prendre le départ des stands, mais seulement sous la direction des commissaires de piste. La voiture ne pourra être conduite à la sortie des stands qu'avec le pilote au volant. Lorsque la sortie des stands se situe juste après la ligne de départ, les voitures rejoignent la course après le passage de l'ensemble du plateau, devant la sortie des stands lors du premier tour de course. Lorsque la sortie des stands se trouve juste avant la ligne de départ, les voitures rejoignent la course dès que l'ensemble du plateau aura franchi la ligne de départ, après le départ.

36.4. La procédure de départ aura lieu conformément à l'horaire officiel de l'épreuve jusqu'au panneau 10 minutes.

- Les changements de roues ne pourront être autorisés sur la grille de départ qu'avant le signal cinq (5) minutes.
- L'imminence du départ sera annoncée par la présentation des signaux, dix minutes, cinq minutes, trois minutes, une minute, quinze secondes, avant le départ du tour de formation, et chacun de ces signaux sera accompagné par un signal sonore.
- Lorsque le signal "cinq minutes" sera montré, toutes les voitures devront être chaussées de leurs roues. Après ce signal, les roues ne pourront plus être retirées que dans les stands, sauf sous l'Article 36.19. Toute voiture, dont les roues ne seraient pas toutes complètement montées, au signal "cinq minutes", sera sanctionnée. Lorsque le signal "trois minutes" sera montré, les voitures doivent reposer sur leurs roues et les roues doivent avoir été serrées. Toute voiture dont les quatre roues ne seraient pas complètement montées au signal "trois minutes", ou celles dont les roues auraient été serrées après le signal "trois minutes", écopera d'une pénalité.
Tout le personnel doit quitter la grille avec tout le matériel. Une seule personne par voiture peut rester jusqu'au signal "une minute".
- Lorsque le signal "une minute" sera montré, les moteurs seront démarrés, et la personne restante devra quitter la grille avant que le signal "15 secondes" ne soit montré.
- Signal 15 secondes : 15 secondes après ce signal, un drapeau/feu vert sera présenté à l'avant de la grille pour indiquer que les voitures doivent entamer un tour de formation derrière la voiture officielle de l'Organisateur, et en restant dans l'ordre de la grille de départ. Pendant ce tour, les essais de départ sont interdits et les voitures doivent rester en formation aussi serrées que possible.

D'éventuels changements aux procédures de départ seront signalés dans l'Annexe 1 de l'Épreuve ou par bulletin du Collège des commissaires.

36.5. Pendant le tour de formation, les dépassements ne sont autorisés que si une voiture est retardée en quittant sa position sur la grille et que les voitures se trouvant derrière elle ne peuvent éviter de la dépasser sans retarder indûment le reste du plateau. Dans ce cas, les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre de départ initial. Tout pilote retardé de cette manière, et qui n'est pas en mesure de rétablir l'ordre de départ initial avant qu'il n'ait franchi le point de chronométrage intermédiaire 2 (la fin du secteur de chronométrage 2) ou un autre endroit indiqué dans les notes d'information du directeur de course pour l'événement, doit se laisser glisser à l'arrière du peloton et donc commencer la course en fond de grille.

Tout pilote retardé en quittant la grille qui ne peut dépasser une autre voiture en mouvement s'il est resté immobile après le franchissement de la Ligne par le reste des voitures, doit prendre le départ de la course depuis le fond de la grille. Si plusieurs pilotes sont concernés, ils doivent se placer à l'arrière de la grille dans l'ordre où ils sont partis pour effectuer le tour de formation. Si la Ligne ne se trouve pas devant la pole position, aux fins du présent article uniquement, elle correspondra à une ligne blanche située à un mètre devant la pole position.

36.6. Une pénalité sanctionnera tout pilote qui, de l'avis des commissaires sportifs et/ou du Directeur de Course, aura doublé inutilement une autre voiture pendant le tour de formation.

36.7. Pendant le tour de formation, la vitesse de la voiture officielle de l'organisateur sera comprise entre 80 et 110 km/h.

36.8. Le zigzagage latéral pour la chauffe des pneumatiques est autorisé lors du tour de formation jusqu'au virage indiqué par le Directeur de Course lors du briefing. Après ce virage, le fait de zigzaguer ne sera plus autorisé et les voitures devront être alignées 2x2.

36.9. Tout pilote qui n'est pas en mesure de débiter le tour de formation doit l'indiquer aux commissaires de piste.

36.10. Lorsqu'ils quittent la grille, tous les pilotes doivent rouler à une vitesse très réduite jusqu'au dégagement de tout le personnel des équipes, debout à côté de la piste.

36.11. Les commissaires de piste recevront l'ordre de pousser une voiture (ou des voitures) restée(s) sur la grille, dans la voie des stands, et par le chemin le plus court, et dès que toutes les voitures en mesure de quitter la grille l'auront fait. Tout pilote poussé depuis la grille ne peut essayer de faire démarrer sa voiture et doit se conformer aux instructions des commissaires de piste.

36.12. Départ lancé : la voiture officielle de l'Organisateur se retirera à la fin du tour de formation. Elle ralentira à 50km/h à l'entrée du dernier virage et rentrera dans la voie des stands. À la sortie du dernier virage le leader pourra augmenter progressivement sa vitesse. Les voitures doivent passer au-dessus du marquage de départ (première et troisième ligne en partant de la droite). La course commence lorsque les feux passent au vert. Le ou les pilotes en dehors de la formation 2 x 2 avant le passage des feux verts seront pénalisés pour faux départ.

La vitesse maximum au passage du vert sera de 110 km/h.

36.13. Afin de déterminer la vitesse de départ lancé, les commissaires sportifs et/ou le Directeur de Course, peuvent utiliser toute information obtenue auprès du Juge de Faits, au moyen d'instructions spécifiques (tels que les appareils électroniques, pistolets radars, chronométrages, etc.) ou d'un

contrôle approfondi de la vitesse enregistrée par le système d'acquisition de données installé à bord des voitures.

36.14. Le feu rouge sera allumé pendant le tour de formation. Aucune voiture ne pourra en dépasser une autre avant que le signal de départ ne soit donné. Pour un départ lancé, le signal de départ sera donné par le passage des feux rouge au vert.

36.15. Pendant le départ d'une course, nul ne doit se trouver sur le muret des stands, à l'exception des officiels et des commissaires préposés aux incidents et dûment autorisés, lesquels auront tous reçu un laissez-passer approprié, et qu'ils devront porter.

36.16. En cas de problème au moment où les voitures atteindront la Ligne à la fin du tour de formation, le feu rouge restera allumé. Des drapeaux jaunes seront déployés à tous les postes d'observation. Les voitures, derrière la voiture en pole position, effectueront un nouveau tour de formation. Le départ de la course sera considéré comme ayant été donné, après que la première voiture aura passé la ligne de chronométrage la première fois.

36.17. Toutes les voitures qui s'élancent de la voie des stands doivent être arrêtées par les commissaires de piste à la sortie des stands. Ces voitures seront considérées comme ayant pris le départ, dès qu'elles seront libérées par les commissaires. Les feux à la sortie des stands doivent être strictement respectés. Les voitures qui partent de la voie des stands auront terminé leur premier tour, dès qu'elles franchiront la ligne de départ/arrivée pour la première fois.

36.18. Une pénalité sera infligée pour tout faux départ.

36.19. Cette procédure de départ ne pourra faire l'objet de modifications que dans les cas suivants :

- A. S'il commence à pleuvoir après l'apparition du signal cinq minutes, mais avant le départ de la course et que de l'avis du Directeur de Course, les équipes devraient avoir la possibilité de changer de pneumatiques, les feux rouges seront allumés sur la ligne, et la procédure de départ recommencera à partir du point "10 minutes".
- B. Si le départ de la course est imminent et que, de l'avis du Directeur de Course, la quantité d'eau sur la piste est telle qu'elle ne peut être utilisée en sécurité, même avec des pneus pluie, les feux rouges seront allumés sur la ligne, et des informations concernant le retard possible seront affichées sur les moniteurs de chronométrage. Une fois l'heure de départ connue, un message sera donné au moins dix minutes à l'avance.
- C. Si le départ de la course est donné derrière la voiture de sécurité, l'Article 39.5 s'appliquera.
- D. Si le Championnat de France FFSA GT se joint à une autre série, avec une procédure de départ différente.

36.20. Les commissaires sportifs pourront utiliser tout système vidéo ou électronique susceptibles de les aider à prendre une décision. Les décisions des commissaires sportifs pourront prévaloir sur celles des juges de fait. Toute infraction aux dispositions du CSI, ou du présent Règlement Sportif, relative à la procédure de départ, pourra entraîner la disqualification de la voiture et des pilotes concernés de l'Épreuve.

36.21. Tout concurrent dont la/les voiture(s) est/sont dans l'impossibilité de prendre le départ pour quelque raison que ce soit (ou qui a de bonnes raisons de croire que sa/ses voiture(s) ne sera/seront pas prête(s) à prendre le départ) doit en informer le Directeur de Course ou le Délégué Technique au plus vite avant le départ de la course concernée.

37. LES COURSES

37.1. Courses

Course 1 : 60 minutes ou 120 minutes (Départ lancé)

Course 2 : 60 minutes ou 120 minutes (Départ lancé)

37.2. Une course ne sera pas arrêtée en cas de pluie sauf si le circuit est bloqué ou si la poursuite de la course s'avère dangereuse (voir Article 39).

37.3. En cas d'arrêt d'une voiture pendant la course, elle devra être dégagée de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas les autres concurrents. Si le pilote est dans l'impossibilité de dégager la voiture d'une position dangereuse en la conduisant, il est du devoir des commissaires de piste de lui prêter assistance.

La voiture peut également être déplacée avec une autre aide que celle des commissaires (c'est-à-dire, tout autre équipement comme un tracteur, etc.) et peut alors rejoindre la séance.

37.4. Le pilote pourra reprendre la course uniquement par ses propres moyens.

37.5. Pendant la course, les pilotes sortant de la voie des stands ne le feront que lorsque le feu à la sortie de la voie des stands sera vert et sous leur propre responsabilité. Un drapeau bleu présenté par un commissaire de piste, ou un feu bleu clignotant, signalera également au pilote que des voitures approchent sur la piste.

38. VOITURE DE SÉCURITÉ (SAFETY CAR)

Se référer à l'Article 2.10 de l'Annexe H du CSI et aux informations du briefing.

39. SUSPENSION OU ARRÊT DE LA COURSE

39.1. Au cas où il s'avèrerait nécessaire de suspendre la course en raison de l'encombrement du circuit, par suite d'un accident, ou parce que les conditions météo ou autres en rendent la poursuite dangereuse, le Directeur de Course ordonnera que des drapeaux rouges soient déployés à tous les postes de commissaires de piste, et que les feux soient allumés sur la ligne.

39.2. Dès que le signal de suspension de la course est donné, les dépassements seront interdits, la sortie des stands sera fermée et toutes les voitures devront avancer lentement jusqu'à la ligne de drapeau rouge où elles devront s'arrêter en formation en ligne.

39.3. Si la voiture, en tête sur la piste, n'est pas la première de la file, toutes les voitures situées entre cette voiture et la ligne de drapeau rouge recevront un signal leur indiquant d'effectuer un nouveau tour après le signal trois minutes, avant la reprise de la course.

39.4. Si des voitures sont dans l'impossibilité de revenir à la ligne de drapeau rouge, parce que la piste est bloquée, elles y seront ramenées, et une fois la piste dégagée, les voitures seront placées dans l'ordre qu'elles occupaient avant l'arrêt de la course. Ces voitures seront autorisées à reprendre la course.

39.5. La voiture de sécurité sera alors conduite devant la première voiture. Pendant la suspension de la course :

- A. La course et le chronométrage s'arrêteront. Cependant, avec l'approbation du Promoteur et du Collège des commissaires sportifs, la durée de la course pourra être diminuée pour des raisons d'horaires.
- B. Les voitures seront en régime Parc Fermé.
- C. Il ne sera possible d'intervenir sur les voitures, qu'après notification du Directeur de Course et après qu'elles se seront arrêtées derrière la ligne du drapeau rouge, ou qu'elles aient rejoint les stands. Mais ce travail ne doit pas entraver la reprise de la course.
- D. Tout ravitaillement est interdit, même si une voiture déjà à l'entrée des stands, ou dans la voie des stands, lorsque le signal de suspension de course a été donné.
- E. Les ordres concernant d'éventuels changements de pilote seront donnés par le Directeur de Course et/ou le Collège des commissaires sportifs, sur les moniteurs de chronométrage, ou par radio.

39.6. Toutes les voitures qui étaient dans les stands avant le drapeau rouge seront également sous régime de Parc Fermé et tous les travaux devront s'arrêter, Le travail ne pourra reprendre sur ces voitures qu'après l'ouverture du parc fermé. Elles seront autorisées à rejoindre la sortie des stands et pourront reprendre la course derrière le peloton.

39.7. Toutes les voitures sont tenues d'obéir aux instructions des commissaires de piste.

39.8. Le pilote qui est considéré comme étant à l'origine de la neutralisation de la course (drapeau rouge) pourra faire l'objet d'une pénalité définie par le Collège des commissaires, pouvant aller jusqu'à la disqualification de la course en question.

39.9. Drapeau rouge pendant la fenêtre de ravitaillement :

- A. Si aucune voiture n'a effectué son arrêt au stand l'article 39.5 s'appliquera.
- B. Si un drapeau rouge est déployé pendant la fenêtre de ravitaillement obligatoire, toutes les voitures doivent retourner dans la voie des stands, où elles seront sous régime de Parc Fermé jusqu'à ce que le Directeur de Course en décide autrement. Sur instruction du Directeur de Course, les voitures n'ayant pas effectué leur arrêt au stand seront libérées du Parc Fermé uniquement pour changer de Pilote. La course reprendra en utilisant l'ordre de la course à la fin du dernier tour complet avant l'ouverture de la fenêtre de ravitaillement, le second Pilote derrière le volant. D'autres instructions seront données par le Directeur de Course. Concrètement, dans ces circonstances, la procédure de reprise décrite à l'Art.40 ci-dessous, sera modifiée comme suit :
 - Le Directeur de Course annoncera un temps d'avertissement d'au moins 5 minutes.
 - La Voiture de Sécurité sera positionnée à la sortie des stands avec ses feux allumés.
 - Les Commissaires des stands appelleront les voitures depuis leurs stands selon la grille fournie par les chronométreurs.
 - Une fois toutes les voitures positionnées, la Voiture de Sécurité prendra la piste et toutes les voitures suivront en file indienne.
 - La Voiture de Sécurité quittera la piste et la course reprendra comme décrit à l'Art.38

En cas d'impossibilité de reprise de la course, le classement final sera celui de la course à l'issue du dernier tour complet avant l'ouverture de la fenêtre des stands.

40. REPRISE DE LA COURSE

40.1. Le retard sera le plus court possible. Dès que l'heure de reprise de la course sera connue, les équipes seront informées, via les moniteurs de chronométrage. Dans tous les cas, elles seront prévenues au moins cinq minutes avant que le signal ne soit donné.

Des signaux matérialiseront les cinq minutes, trois minutes, une minute, quinze secondes, avant la reprise de la course. Chacun de ces signaux sera accompagné d'un signal sonore.

40.2. Lorsque le signal " trois minutes " sera donné, toutes les voitures devront être équipées de leurs roues et devront reposer sur leurs roues serrées. Après ce signal, les roues ne pourront plus être retirées, que dans la voie des stands, ou sur la grille, lors d'une suspension de la course. Une pénalité sera appliquée pour tout concurrent dont la voiture ne repose pas sur ses roues au signal trois minutes. (Article 36.4)

40.3. Un moment, après le signal " trois minutes ", qui dépendra du temps au tour escompté, toutes les voitures, entre la ligne du drapeau rouge et le pilote de tête, recevront l'instruction d'accomplir un autre tour, sans dépasser, et de rejoindre la file de voitures derrière la voiture de sécurité.

40.4. Lorsque le signal « une minute » sera donné, les moteurs devront être mis en marche, avec les moyens disponibles à bord et sans aide extérieure, et tout le personnel des équipes devra partir avec tout le matériel, et avant que le signal " 15 secondes " ne soit donné.

40.5. Dans le cas où un pilote aurait besoin d'aide après le signal " 15 secondes ", il devra l'indiquer aux commissaires de piste et, dès que le reste des voitures en mesure de quitter la grille l'aura fait, les commissaires de piste recevront l'ordre de pousser la voiture jusque dans la voie des stands. Dans ce cas, des commissaires de piste, munis de drapeaux jaunes, se tiendront à côté de la voiture (ou des voitures) concernée(s) pour prévenir les pilotes arrivant derrière.

40.6. La course reprendra derrière la voiture de sécurité lorsque les feux verts seront allumés. La voiture de sécurité regagnera sa position de stand-by.

40.7. Au signal "une minute" la voiture de sécurité allume sa rampe et quitte sa position suivie de toutes les voitures dans l'ordre dans lequel elles se seront arrêtées derrière la ligne du drapeau rouge et à une distance inférieure à cinq longueurs de voiture.

40.8. Les dépassements pendant ce tour ne sont autorisés que si une voiture est retardée en quittant la ligne du drapeau rouge, et que les voitures se trouvant derrière elle ne peuvent éviter de la dépasser, sans trop retarder le reste du peloton. Dans ce cas, les pilotes ne pourront dépasser, que pour rétablir l'ordre avant la suspension de la course.

40.9. Tout pilote retardé en quittant sa position ne peut dépasser une autre voiture en mouvement s'il est resté immobile après que toutes les autres voitures ont eu franchi la ligne du drapeau rouge. Il doit alors se placer à l'arrière de la file de voitures qui est derrière la voiture de sécurité. Si plusieurs pilotes sont concernés, ils doivent se placer à l'arrière du peloton, et dans l'ordre dans lequel ils ont quitté la grille.

40.10. Une des pénalités prévues à l'Article 17.7 sera infligée à tout pilote qui, de l'avis des commissaires sportifs, aura doublé inutilement une autre voiture pendant le tour. Durant ce tour, l'Article 2.10 de l'Annexe H du CSI s'appliquera.

40.11. Si la course ne peut pas reprendre, les résultats seront ceux obtenus à l'issue de l'avant-dernier tour précédant le tour au cours duquel le signal de suspension de la course aura été donné.

41. ARRIVÉE

41.1. Le signal de fin de course sera donné sur la ligne d'arrivée, à la voiture de tête, à l'issue du tour au cours duquel le temps prescrit se soit écoulé.

41.2. Si le signal de fin de course est donné, pour quelque raison que ce soit (autre que celles prévues par l'Article 39) avant que le temps prescrit ne soit écoulé, la course sera considérée comme terminée, au moment où la voiture de tête aura franchi la ligne.

41.3. Si le signal de fin de course est retardé pour quelque raison que ce soit, la course sera considérée comme s'étant terminée au moment où elle aurait dû se terminer.

41.4. Après avoir reçu le signal de fin de course, toutes les voitures (sauf celles éventuellement dirigées vers le podium) doivent se rendre directement au Parc Fermé, sans retard, sans recevoir aucun objet quel qu'il soit et sans intervention de son assistance (sauf celle des commissaires de piste, si nécessaire).

41.5. Toute voiture classée, ne pouvant atteindre le Parc Fermé par ses propres moyens, sera placée sous le contrôle exclusif des commissaires de piste, qui emmèneront la voiture vers le Parc Fermé.

42. PARC FERMÉ

42.1. Seuls les officiels chargés des contrôles peuvent pénétrer dans le Parc Fermé. Aucune intervention de quelque nature que ce soit ne peut y être effectuée, sans autorisation de ces officiels ou des responsables de la Série. Toutes les voitures resteront en Parc Fermé jusqu'à l'expiration du délai de réclamation figurant dans le CSI, et à la discrétion du Collège des commissaires sportifs.

42.2. Lorsque le Parc Fermé est en cours d'utilisation, le Règlement du Parc Fermé s'applique dans la zone entre la ligne d'arrivée et l'entrée du Parc Fermé.

42.3. Le Parc Fermé est systématiquement dans les boxes après les séances d'essais qualificatives et les courses, sauf indication contraire.

Aucune donnée ne pourra être téléchargée, pas plus que les pressions. Ces précisions seront évoquées lors des briefings pilotes et team managers. Un rappel sera fait à l'aide d'un panneau présenté à l'entrée de la voie des stands à la fin des essais qualificatifs et des courses.

Le non-respect de cette procédure fera l'objet d'une pénalité définie par le Collège des commissaires.

43. CLASSEMENTS

43.1. Le 1^{er} du classement sera celui qui, après avoir franchi la ligne d'arrivée aura parcouru la distance imposée dans le minimum de temps ou le maximum de distance dans le temps imparti pour les courses

en temps réel. Seuls les temps du chronométrage validé par les chronométreurs officiels licenciés à la FFSA sont valables et servent à effectuer les classements des essais et courses des compétitions.

Les pilotes qui ont franchi la ligne d'arrivée, sont classés d'après le nombre de tours entiers du circuit qu'ils ont accomplis et, pour ceux qui ont accompli un même nombre de tours, d'après l'ordre de leur dernier passage sur la ligne d'arrivée. La ligne d'arrivée est située exclusivement sur la piste et doit être franchie sur la piste. Une voiture entrant dans les stands à ce moment sera classée lors de son dernier passage de la ligne d'arrivée sur la piste.

43.2. Les voitures ayant parcouru moins de 75% du nombre de tours couverts par le vainqueur (arrondi au nombre inférieur de tours le plus proche) ne seront pas classées.

43.3. Le classement général officiel sera publié dès que possible après la course. Ce classement sera le seul résultat valable, sous réserve des modifications qui pourraient y être introduites en vertu du CSI et du présent Règlement Sportif.

44. CÉRÉMONIE DE PODIUM

À la fin de chaque course, une cérémonie de podium sera organisée pour les trois premiers équipages de chaque catégorie, conformément aux conditions énoncées ci-dessous.

Les pilotes des catégories Pro-Am, Silver et Am, terminant aux 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} position, doivent assister à la cérémonie de remise des prix sur le podium, comme indiqué dans l'horaire détaillé de l'Épreuve, et se conformer à la procédure.

Dans chaque catégorie, un minimum de trois voitures est obligatoire pour l'organisation du Podium. En cas de moins de trois voitures classées, seuls les vainqueurs monteront sur le podium.

Le meilleur "Silver Rookie" et la meilleur "féminine" seront invités à assister à la cérémonie de remise des prix sur le podium, ils doivent se conformer à la procédure.

Une conférence de presse pourra être organisée. Les pilotes désignés devront être présents et se conformer à la procédure.

45. BRIEFING

45.1. Le Directeur de Course fera un briefing team manager et un briefing pilotes. Tous les pilotes engagés dans l'Épreuve et les représentants attitrés de leurs concurrents doivent être présents pendant toute la durée des briefings correspondants. Si le Directeur de Course estime qu'un autre briefing est nécessaire, il aura lieu à une heure et dans un endroit convenu avec les commissaires sportifs de la compétition. Les pilotes et les représentants des concurrents seront informés en conséquence. Tout team manager, pilote ou représentant des concurrents qui utiliserait un téléphone portable ou autre appareil électronique durant le briefing (avec la seule exception de prendre des photos des pages de briefing) sera convoqué au Collège.

45.2. Tous les team managers, pilotes engagés dans la Compétition et les représentants attitrés de leurs concurrents doivent être présents pendant toute la durée du briefing. Tout pilote dans l'incapacité d'y assister doit en informer les Commissaires Sportifs par écrit.

Sauf cas de force majeure, toute absence peut entraîner une pénalité infligée par les Commissaires Sportifs selon le barème suivant :

- Première infraction : amende de cinq cents euros (500 €)
- Deuxième infraction : amende de sept cent cinquante euros (750 €)
- Troisième infraction : amende de mille euros (1.000 €)

Les amendes peuvent être accompagnées ou remplacées par une obligation d'accomplir certains travaux d'intérêt général conformément à l'article 12.4.1.d du CSI.

Un pilote ne peut pas participer à une course avant d'avoir assisté au briefing des Pilotes ou, en cas d'accord exceptionnel, d'avoir reçu un briefing personnel du Directeur de Course.

45.3. Dans des circonstances exceptionnelles, le Briefing des Pilotes n'aura pas lieu. Il sera de la responsabilité des Teams Managers d'informer leurs Pilotes des informations communiquées par le Directeur de Course dans le Briefing des Teams Managers.

45.4. Les notes de briefing (d'une épreuve ou concernant l'intégralité de la saison) émises sont des documents formels qui doivent être respectés.

46. DISCIPLINE DANS LES STANDS ET DANS LE PADDOCK

46.1. Dans la mesure du possible, l'organisateur doit fournir une zone de paddock assez grande pour toutes les activités liées à l'épreuve.

46.2. Un parking assez grand pour répondre aux besoins de tous les concurrents/équipes sera mis à disposition sur le site à chaque épreuve.

46.3. La zone de paddock est strictement réservée aux véhicules de travail accrédités. Les véhicules privés ne seront en aucun cas admis, sauf sur des places de parking. Le non-respect de cette disposition peut entraîner les amendes suivantes :

- A.** Première infraction : Trois cents euros (300 €)
- B.** Deuxième infraction : Quatre cents euros (400 €)
- C.** Troisième infraction : Six cents euros (600 €)

46.4. Les personnes non accréditées, ne seront pas autorisées à l'intérieur des stands attribuées aux équipes, lors des essais ou des courses. Le non-respect de cette disposition peut entraîner les amendes suivantes :

- A.** Première infraction : Trois cents euros (300 €)
- B.** Deuxième infraction : Quatre cents euros (400 €)
- C.** Troisième infraction : Six cents euros (600 €)

46.5. Tous les membres de l'équipe doivent porter le laissez-passer approprié, ou une accréditation d'une manière clairement visible, à tout moment au cours de l'Épreuve, lorsqu'il se trouvent sur le circuit. Le non-respect de cette disposition peut entraîner les amendes suivantes :

- A.** Première infraction : Trois cents euros (300 €)
- B.** Deuxième infraction : Quatre cents euros (400 €)
- C.** Troisième infraction : Six cents euros (600 €)

46.6. Les portes de garages doivent être ouvertes au moins 5 mn avant le 1^{er} roulage des courses annexes. (Pénalité de 500 € pour non-respect).

47. ACTIVITÉS PROMOTIONNELLES

47.1. Des activités promotionnelles avec des voitures de route peuvent être organisées par les équipes pour leurs invités ou média avec permission du Promoteur. Des activités promotionnelles avec des voitures de course GT4 ne sont pas autorisées sauf avec permission exceptionnelle du Comité Sportif.

47.2. Afin de conserver un certain niveau d'équité entre les Équipes et les Pilotes, les restrictions suivantes s'appliquent durant toutes les Épreuves :

- a) Des tours supplémentaires avec les voitures de course engagées sur la Compétition ne sont autorisés que dans le cadre d'activités avec les médias afin de contribuer à la promotion de l'Épreuve, y compris les tours de piste pour les séances photos, tours filmés pour les programmes TV ou d'autres activités organisées par le Promoteur.
- b) Des activités promotionnelles avec des voitures de route peuvent être organisées par les équipes pour leurs invités VIP ou pour les médias avec la permission du Promoteur. Les activités promotionnelles avec des voitures de course GT4 ne sont pas autorisées sauf avec la permission exceptionnelle de la Commission Sportive SRO. Les pilotes engagés en Championnat de France FFSA GT peuvent prendre part à ces activités.
- c) Des activités promotionnelles avec des voitures de course, qui ne sont pas admissibles en Championnat de France FFSA, peuvent être permises avec l'autorisation du Promoteur. Des pilotes participant au Championnat de France FFSA GT peuvent prendre part à ces activités.
- d) Il n'y a pas de restriction pour les Pilotes et les Équipes engagés sur d'autres courses qui prennent part à la même Épreuve, tant que cela n'a pas d'incidence sur leur participation aux compétitions obligatoires du Championnat de France FFSA GT, y compris les briefings, podiums, conférences de presse, etc.

Toute infraction à ces règles sera signalée aux Commissaires Sportifs. Les pénalités peuvent aller jusqu'à l'exclusion de la Compétition.

47.3. Les voitures doivent rester au circuit à partir de l'horaire de passage prévu pour les vérifications techniques jusqu'à la fin de la Compétition. Les exceptions, comme précisé à l'avance par le Promoteur, peuvent inclure des Parades, des Expositions de voitures et des Démonstrations qui se déroulent en dehors du circuit ou dans des endroits proches. Si une Parade est programmée dans le cadre d'une Épreuve, toutes les voitures absentes seront en conditions de Parc Fermé pendant que le reste des voitures sera absent du site de l'Épreuve. Les voitures qui n'assistent pas aux Parades obligatoires auxquelles elles sont supposées participer seront signalées aux Commissaires Sportifs.

47.4. Les séances d'autographes peuvent être programmées au cours d'une Épreuve à l'heure indiquée dans l'horaire officiel. Les Pilotes sont priés de participer à de telles séances, vêtus de l'uniforme de leur équipe, d'être là à l'heure prévue, et de se rendre disponibles pendant toute la durée de la séance.

ANNEXE 1 – RENSEIGNEMENTS EXIGÉS PAR L'ARTICLE 10

PARTIE A

- 1) Nom et adresse de l'Autorité Sportive Nationale (ASN).
- 2) Nom et adresse de l'Organisateur.
- 3) Date et Lieu de l'Épreuve.
- 4) Année et Date d'Expiration de la Licence du Circuit.
- 5) Horaires des vérifications administratives et techniques.
- 6) Horaires Officiels complet du Meeting.
- 7) Adresse postale, e-mail, Téléphone et Fax auxquels les demandes peuvent être adressées.
- 8) Détails sur le circuit, comprenant :
 - Situation et moyens d'accès
 - Longueur d'un tour, sens de roulage
 - Emplacement de la sortie des stands par rapport à la Ligne

9) Emplacement précis sur le circuit du :

- Bureau des Commissaires Sportifs
- Bureau du Superviseur Sportif Officiel
- Bureau du Directeur de Course
- Local des vérifications administratives
- Local des vérifications techniques, aire plane et pesée
- Parc Fermé
- Briefing des pilotes et concurrent,
- Panneau d'affichage officiel
- Salle de Point Presse pour les vainqueurs

10) Liste des trophées supplémentaires et récompenses spéciales.

11) Nom des officiels de l'Épreuve, désignés par l'ASN :

- Membres du Collège des commissaires sportifs
- Secrétaire du collège
- Secrétaire du meeting
- Commissaires Technique
- Commissaire Parc Fermé
- Commissaire délégué à la sécurité
- Médecin Chef

12) Tout autre élément spécifique.

PARTIE B1 : Organisation de l'épreuve

- Directeur Général
- Responsable Concurrents

2 : Liste des Officiels nommés par le Promoteur ou la FFSA

- Superviseur Sportif Officiel
- Directeur de Course
- Directeur de Course Adjoint
- Président du Collège des Commissaires GT4
- Délégué Technique
- Responsable Sportif
- Responsable Chronométrage
- Officiel Pit Lane
- Pilote Safety car
- Pilote Leading car
- Responsable Média-Press

3 : Comité Sportif pour l'Épreuve4 : Droits d'appel, de Contestation et autres communications du Promoteur**PARTIE C - Horaires détaillés****PARTIE D - Certificat d'Assurance****ANNEXE 2 – ÉQUIPEMENT OBLIGATOIRE****DATA LOGGER (ARTICLE 28.3)**

Toute voiture doit être équipée d'un Data Logger. Merci de contacter :

Emotag e.K Matthias Holle

Robert-Bosch-Str 22 * 65582 Diez (Germany)

Mail : emotag@mathol.de

Téléphone : +49 6432 9197 0

Fax : +49 6432 9197 44

Mobile : +49 177 8187 226

TRANSPONDEURS / PACK SPORTIF (ARTICLE 28.2)

Toute voiture doit être équipée du Pack sportif qui comprend :

- 1 transpondeur Multi-pilote
- 1 afficheur Oled
- 1 antenne déportée
- 1 afficheur Led embarqué

GPS**Matériel mis à disposition :**

Une caution pourra être demandée par le fournisseur.

Contrat à signer en début de saison avec Tarif neuf en cas de détérioration.

1 Module GPS Atlas 2.4 - Réf : ATLASM (Valeur 1200 € HT)

1 Antenne WIFI - GPS - Réf : ATLASM-AWGPS (Valeur € 70HT)

1 Cable d'alimentation pour module GPS - Réf : ATLASM-CA (Valeur 45 € HT)

Position du module GPS ATLAS et de l'Antenne de toit à respecter suivant la Fiche technique fournie en début de saison.

Veuillez noter que le pack sportif et GPS doit être commandé via ITS Chrono.

Vous pouvez passer directement commande via le lien suivant :

<https://www.itschrono.com/fr/offres-speciales-ffsa-ufolp/190-pack-gt4-ffsa-2024.html>

CAMERA EMBARQUÉE (ARTICLE 17.2)

Le choix de la caméra est libre

ANNEXE 3 – CHARTE GRAPHIQUE

La version officielle de la charte graphique est toujours la version la plus récente, celle-ci sera distribuée et envoyée aux équipes.

**ANNEXE 4 – COMITÉ SPORTIF SRO - RÈGLES ET RÈGLEMENTS
RÈGLEMENT INTERIEUR****Article 1 – Objet**

Le Comité Sportif SRO est une entité créée par le Promoteur de la série, SRO Motorsports Group, dont le but est de gérer certains aspects relatifs à l'application des règlements sportifs et à l'organisation des épreuves du Championnat GT de la FFSA, autres que ceux qui relèvent de la compétence exclusive des officiels de l'épreuve tel que défini par les dispositions du CSI.

Article 2 – Membres

Le Comité Sportif SRO sera composé à chaque épreuve des personnes suivantes ou de leur représentant :

Le Président du Collège permanent

Le Directeur d'Épreuve/ Représentant du FFSA

Le Responsable Sportif

Le Manager Général de la Série

Article 3 – Missions

Les missions du Comité Sportif SRO seront les suivantes :

- Donner des précisions sur les règlements et leur interprétation, et éditer des Notes Sportives.
- Conseiller le collège et/ou la direction de course sur l'application du règlement sur les Compétitions, afin de répondre à des situations spécifiques (par exemple, la réduction des procédures de la grille de départ, les questions des horaires).
- Répondre à toutes les situations impliquant la gestion commerciale de la série.
- Décider de l'acceptation des demandes de tests privés.
- Décider des questions (exemption) de catégorisation des Pilotes et pénalités de temps ou de poids.
- Décider de toute question concernant les points ou le classement de la série en accord avec la FFSA.

Article 4 – Réunions

Les réunions du Comité Sportif SRO peuvent être fixées à tout moment pendant une épreuve, ou peuvent être fixées par e-mail entre les Compétitions. Les décisions seront prises par la majorité des membres. Deux membres ou plus peuvent être autorisés à prendre des décisions en matière de dérogations ou acceptation des pilotes au nom de la Commission.

Article 5 – Droit d'appel

Les décisions prises par le Comité Sportif ne peuvent être contestées.

ANNEXE 5

Composition du bureau permanent GT4 :

Mrs Stephane Ratel, Claude Surmont, Joël Doval

ANNEXE 6**DERNIÈRES JOURNÉES D'ESSAIS AVANT CHAQUE ÉPREUVE**

ÉPREUVE	DATE DE L'ÉPREUVE	DERNIÈRE JOURNÉE D'ESSAIS PRIVÉS
COUPES DE PÂQUES DE NOGARO	29 mars - 1 ^{er} avril 2024	19 mars 2024
LEDENON GT SERIES	10 - 12 mai 2024	30 avril 2024
SPA SPEEDWEEK	21 - 23 juin 2024	11 juin 2024
FANATEC GT WORLD CHALLENGE EUROPE POWERED BY AWS	23 - 25 août 2024	13 août 2024
CHAMPIONNAT DE FRANCE FFSA DES CIRCUITS	13 -15 septembre 2024	03 septembre 2024
SRO RACING FESTIVAL	04 - 06 octobre 2024	24 septembre 2024

Réglementation Technique pour Voitures de Tourisme TC/GT light 2024

Sommaire

1	Article 1 DEFINITIONS	4
1.1	Carrosserie.....	4
1.2	D'origine.....	4
1.3	Epreuve.....	4
1.4	Poids.....	4
1.5	Poids de course	4
1.6	Roue	4
1.7	Habitacle	4
1.8	Suralimentation	4
1.9	Boîte de vitesses semi-automatique	4
1.10	Emplacement	4
1.11	Position	4
1.12	Orientation.....	4
1.13	Télémétrie	4
1.14	Fiche Technique	4
2	ARTICLE 2 REGLEMENTATION	5
2.1	Rôle de SRO.....	5
2.2	Types de véhicules éligibles	5
2.3	Voitures éligibles.....	5
2.4	Amendements à la réglementation et à l'éligibilité.....	5
2.5	Conformité à la réglementation	5
2.6	Mesures.....	5
2.7	Matériaux.....	6
2.8	Enregistrement de données.....	6
2.9	Télémétrie	6
3	ARTICLE 3 CARROSSERIE.....	6
3.1	Carrosserie.....	6
3.2	Capots avant et arrière.....	6
3.3	Pare-brise et vitres	6
3.4	Ventilation de l'habitacle.....	6
3.5	Filets de protection	7
3.6	Protections latérales.....	7
3.7	Dispositifs aérodynamiques	8
4	ARTICLE 4 POIDS.....	8
4.1	Poids minimum.....	8
4.2	Lest.....	8
4.3	Lest d'équilibrage / Handicap d'équipage / Success Ballast.....	8
4.4	Ajout pendant la course.....	8
4.5	Liquides.....	8

5	ARTICLE 5 MOTEUR.....	8
5.1	Boîtier de contrôle du moteur	8
5.2	Système d'admission	8
5.3	Bride	9
5.4	Echappement	9
6	ARTICLE 6 SYSTEME DE RAVITAILLEMENT EN CARBURANT	10
6.1	Ravitaillement pendant la course (si applicable).....	10
6.2	Capacité de carburant	11
6.3	Réservoirs de carburant.....	11
6.4	Dispositifs de remplissage et d'évent.....	12
6.5	Echantillons de carburant.....	12
7	ARTICLE 7 SYSTEME DE LUBRIFICATION	12
7.1	Réservoir récupérateur	12
8	ARTICLE 8 EQUIPEMENT ELECTRIQUE.....	12
8.1	Batterie	12
8.2	Essuie-glace de pare-brise	13
8.3	Démarrage.....	13
8.4	Equipements d'éclairage	13
8.5	Phares de recul.....	13
8.6	Feux de pluie	13
9	ARTICLE 9 TRANSMISSION.....	14
9.1	Système de transmission	14
9.2	Marche arrière.....	14
10	ARTICLE 10 ESSIEUX, SUSPENSION AND DIRECTION.....	14
10.1	Hauteur de caisse	14
10.2	Type et ancrages de la suspension.....	14
10.3	Direction.....	14
10.4	Direction assistée.....	14
11	ARTICLE 11 FREINS.....	15
11.1	Circuits hydrauliques et réservoirs.....	14
11.2	ABS et freinage assisté	14
11.3	Refroidissement des freins	14
12	ARTICLE 12 ROUES ET PNEUS	15
12.1	Dimensions et matériaux	14
12.2	Visibilité des roues	14
12.3	Fixations de roues.....	16
12.4	Soupapes de contrôle de pression.....	Erreur ! Signet non défini.
12.5	Capteurs.....	16
12.6	Vérins pneumatiques.....	16
13	ARTICLE 13 HABITACLE	16
13.1	Equipements autorisés dans l'habitacle.....	16
13.2	Temps d'évacuation de l'habitacle.....	16
13.3	Test de retrait du casque	17

14	ARTICLE 14 EQUIPEMENTS DE SECURITE	17
14.1	Extincteurs.....	17
14.2	Harnais.....	17
14.3	Emplacements géométriques.....	18
14.4	Points d'ancrage	18
14.5	Sièges et repose-têtes.....	19
14.6	Rétroviseurs.....	19
14.7	Coupe-circuit général	20
14.8	Anneaux de remorquage.....	20
14.9	Filets de course	20
15	Article 15 ARMATURES DE SECURITE.....	20
15.1	Armatures de sécurité	20
16	ARTICLE 16 CARBURANT.....	20
16.1	Spécifications de carburant	20
16.2	Air.....	20
17	ARTICLE 17 TEXTE DE REFERENCE	21
18	ARTICLE 18 CAMERA EMBARQUEE	21



1 ARTICLE 1 DEFINITIONS

1.1 Carrosserie

Toutes les parties entièrement suspendues de la voiture léchées par l'air extérieur, à l'exception des parties clairement associées au fonctionnement mécanique du moteur, de la transmission et des trains roulants.
Toute entrée d'air sera considérée comme faisant partie de la carrosserie.

1.2 Origine

Monté sur la voiture produite en série agréée par SRO Motorsports Group et en conformité avec sa Fiche Technique.

1.3 Epreuve

Une épreuve sera constituée des essais officiels et de la ou des courses.

1.4 Poids

Est le poids de la voiture sans pilote à tout moment de l'épreuve avec son lest éventuel.

1.5 Poids de course

Est le poids de la voiture en état de marche avec le pilote à bord et la quantité de carburant dans son réservoir.

1.6 Roue

Roue: Flasque et jante

Roue complète : Flasque, jante et pneu.

1.7 Habitacle

Voiture fermée : Le volume intérieur de la structure principale réservé aux occupants.

Ses limites sont définies par le toit, le plancher, les portes, les parties latérales, les parties vitrées et les cloisons avant et arrière

Voiture ouverte : L'ouverture de l'habitacle doit être symétrique vu de dessus, et rien ne doit le recouvrir, excepté une capote ou un hard-top.

1.8 Suralimentation

Augmentation de la pression de la charge du mélange air/carburant dans la chambre de combustion (par rapport à la pression engendrée par la pression atmosphérique normale, l'effet d'inertie et les effets dynamiques dans les systèmes d'admission et/ou d'échappement) par tout moyen quel qu'il soit.

L'injection de carburant sous pression n'est pas considérée comme suralimentation.

1.9 Boîte de vitesses semi-automatique

Boîte de vitesses qui, quand le pilote fait une demande de changement de rapport, prend momentanément le contrôle d'un ou plusieurs des sélecteurs du moteur, de l'embrayage et des rapports pour permettre au rapport d'être engagé.

1.10 Emplacement

Endroit défini par rapport à l'origine : axe de la voiture, milieu des essieux (milieu de l'empattement sur l'axe), habitacle, compartiment à bagages et compartiment moteur.

L'emplacement à l'intérieur du compartiment moteur est défini par rapport au carter de vilebrequin et à la ou les culasse(s).

1.11 Position

Endroit défini par des dimensions tirées des données du véhicule d'origine, par exemple milieu des essieux et axe de la voiture.

1.12 Orientation

Relation d'un composant aux axes longitudinal et transversal de la voiture. Si le composant est tourné de 180°, ceci sera considéré comme un changement d'orientation.

1.13 Télémétrie

Transmission de données entre une voiture en mouvement et toute personne associée à l'engagement de cette voiture.

1.14 Fiche Technique

Toutes les voitures agréées par SRO Motorsports Group feront l'objet d'une fiche descriptive appelée Fiche Technique établie par SRO sur laquelle figureront toutes les données permettant l'identification du dit modèle. La présentation des fiches aux vérifications techniques et/ou départ pourra être demandée par les organisateurs qui seront autorisés à refuser la participation d'un engagé à l'épreuve en cas de non présentation.

La fiche présentée doit être impérativement imprimée sur du papier filigrané "SRO", signée par le SRO TC Bureau et être accompagnée d'un certificat du Service Technique de SRO sur lequel figureront le numéro de châssis et l'identité du propriétaire de la voiture.

Cette fiche sera valable pour l'épreuve considérée pendant toute la durée de ladite épreuve.

En cas de doute subsistant après la vérification d'un modèle de voiture par rapport à sa Fiche Technique, les commissaires techniques devront se référer soit au livret de maintenance publié à l'usage des distributeurs de la marque, soit au catalogue général dans lequel sont listées toutes les pièces détachées.



En cas de manque de documentation suffisamment précise, les commissaires techniques pourront effectuer des vérifications techniques directes par comparaison avec une pièce identique disponible chez un concessionnaire.

Il appartiendra au concurrent de se procurer la Fiche Technique concernant sa voiture auprès du SRO TC Bureau.

2 ARTICLE 2 REGLEMENTATION

2.1 Rôle de SRO

La réglementation technique ci-après pour les Voitures de Tourisme TC est établie par SRO Motorsports Group.

2.2 Types de véhicules éligibles

Les voitures seront éligibles dans la classe TC Touring.

Pour qu'un véhicule soit éligible dans la classe TC Touring, ce doit être une voiture acceptée by SRO Motorsports Group et homologuée en TC.

2.3 Voitures éligibles

La liste des voitures acceptées sera publiée par SRO Motorsports Group.

2.4 Amendements à la réglementation et à l'éligibilité

SRO publiera toute modification apportée à la présente réglementation. Toutes ces modifications entreront en vigueur après leur publication.

Des modifications pour raisons de sécurité pourront être apportée sans préavis.

2.5 Conformité à la réglementation

La voiture engagée par un concurrent doit être strictement conforme à sa Fiche Technique ainsi qu'à toute notification supplémentaire du Bureau TC.

Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux Commissaires Techniques et aux Commissaires Sportifs du Meeting que sa voiture est conforme à la présente réglementation dans son intégralité à tout moment durant une épreuve.

Les Commissaires Sportifs du Meeting pourront exclure une voiture dont la construction sera jugée dangereuse.

2.6 Mesures

Toutes les mesures devront être effectuées sur une voiture stationnée sur une surface plane horizontale, ou comme stipulé dans la Réglementation Sportive ou le règlement particulier de la Série considérée.

Avant le départ d'une Epreuve, les commissaires techniques détermineront le lieu où la hauteur de caisse et les poids seront vérifiés. Il est de la responsabilité du concurrent de s'informer de l'emplacement de ce lieu.

Le concurrent a la possibilité, durant la période déterminée par l'organisateur, de s'assurer de la conformité de sa voiture en utilisant les équipements de contrôle officiels, à l'endroit officiel des vérifications techniques.

2.7 Matériaux

Le titane n'est pas autorisé, sauf s'il est utilisé dans la pièce d'origine ou explicitement autorisé par ces réglementations. L'utilisation d'un matériau ayant un module d'élasticité spécifique supérieur à 40 GPa/g/cm³ est interdit pour la fabrication de toutes les pièces qui sont libres ou homologuées en tant que Variante Option. Cette restriction ne concerne pas les pièces homologuées avec le véhicule standard. L'utilisation de feuille de magnésium de moins de 3 mm d'épaisseur est interdite.

2.8 Enregistrement de données

La voiture doit être équipée d'un système SRO d'enregistrement de données. SRO Motorsports Group peut demander d'ajouter des capteurs supplémentaires afin de fournir des données additionnelles.

Les données ainsi collectées doivent rester à la disposition du Bureau SRO TC qui est utilisé pour les vérifications techniques.

Le concurrent est responsable du bon fonctionnement de ce système.

Des techniciens spécialistes des systèmes électroniques peuvent assister le Délégué Technique, afin d'assurer le bon fonctionnement et la conformité des indications du système SRO d'enregistrement des données, ainsi que la conformité des divers systèmes dont les voitures sont équipées.

Ils peuvent à tout moment enlever, échanger ou contrôler les divers composants électroniques d'une voiture, et établir un rapport au Délégué Technique sur leurs investigations, et se réservent le droit de conserver les composants qu'ils ont enlevés pour analyse ultérieure.

Aucune réclamation ne sera acceptée concernant ces contrôles et les composants enlevés. Si un cas de non conformité est noté (soit durant ou après l'épreuve), les procédures habituelles s'appliqueront (un rapport sera établi par le Délégué Technique sur approbation du Commissaire Technique Responsable, et transmis pour décision au Collège des Commissaires Sportifs).

L'enregistreur de données approuvé par SRO doit fonctionner pendant toute l'épreuve, y compris pendant tous les essais, et des contrôles peuvent être effectués à tout moment. Les concurrents ne peuvent pas quitter l'Epreuve avant que leurs enregistreurs de données aient été relevés, sauf si les Commissaires Sportifs les ont autorisés à partir.

2.9 Télémétrie

L'utilisation de télémétrie est interdite, / sauf si un tel dispositif est demandé au promoteur pour une retransmission « embarquée » ou à la demande de SRO Motorsport.

3 ARTICLE 3 CARROSSERIE

3.1 Carrosserie

Toutes les dimensions et la forme de la carrosserie doivent rester d'origine, comme homologuées. Tout élément non mobile doit être fixé à l'aide d'outils.

Les portes à faux avant et arrière doivent rester d'origine.

Les matériaux utilisés pour les capots avant et arrière, les pare-chocs, les portes et les ailes doivent rester d'origine ou tels que décrits sur la fiche technique de la voiture. Quand un élément est remplacé, il doit être fixé d'une façon qui soit au moins aussi solide que la méthode d'origine, et tout élément non mobile doit être fixé à l'aide d'outils.

3.2 Capots avant et arrière

Ils doivent avoir au moins deux fixations de sécurité, qui doivent toutes être indiquées par des flèches rouges (ou d'une couleur contrastante). Il doit être possible de les enlever ou de les ouvrir sans utiliser d'outils. Une dérogation du Service Technique SRO peut être délivrée pour des constructions particulières. Ces constructions doivent être décrites dans la fiche technique de la voiture.

Toutes les articulations de la carrosserie à proximité des raccords de ravitaillement doivent être conçues de façon à empêcher toute fuite de carburant dans le compartiment moteur et/ou l'habitacle pendant un ravitaillement.

3.3 Pare-brise et vitres

Afin de protéger le pare-brise, l'ajout d'un maximum de quatre (4) films translucides sur sa face externe est permis.

Des fixations supplémentaires peuvent être utilisées pour fixer fermement le pare-brise.

Sur la face interne des vitres latérales en verre, un film anti-déflagrant incolore et translucide (tel que SL Lumar Safety Film/D1570) de 0.1 mm maximum doit être installé, afin de garantir une protection efficace contre les éclats de verre.

3.4 Ventilation de l'habitacle

Afin de ventiler l'habitacle, la vitre arrière peut être percée de 5 trous circulaires d'un diamètre maximum de 50 mm chacun. Les conduits d'air alimentés par les écopos sont autorisés à l'intérieur de l'habitacle à condition qu'ils ne réduisent ni la visibilité ni la sécurité du pilote. Surface maximum 645 cm² (100 in²).

3.5 Filets de protection

Un filet de protection est obligatoire si la voiture n'est pas équipée d'un filet de course en conformité avec l'art 253 de l'annexe J. Il doit satisfaire aux spécifications suivantes :

Le filet doit être fait de lanières tissées d'au moins 19 mm de largeur (3/4 inch);

Les mailles doivent être au minimum de 25 x 25 mm et au maximum de 60 x 60 mm. Les lanières tissées doivent être ininflammables et cousues ensemble à chaque point d'intersection. Le filet ne doit pas être de nature provisoire.

Vu de côté, il doit s'étendre depuis le centre du volant jusqu'au montant B.

Fixation:

- a) Le filet doit être fixé soit à l'armature de sécurité soit à une partie fixe de la carrosserie, au-dessus de la vitre côté pilote, au moyen d'un système à dégagement rapide qui fonctionnera même si la voiture se renverse.

Le filet doit pouvoir se détacher d'une seule main.

A cet effet, la poignée ou le levier doit avoir des marquages de couleur ("dayglo" orange).

Un système de dégagement par bouton-poussoir est autorisé, à condition qu'il respecte les prescriptions de cet article. Les boutons-poussoirs doivent être visibles de l'extérieur, d'une couleur contrastante et marqués « Press ».

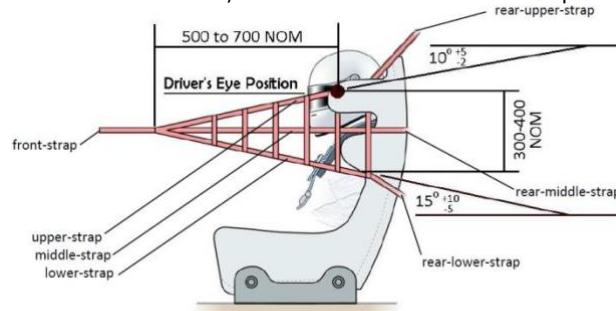


Figure 3. Positioning of net with upper-strap inside the seat-side-head

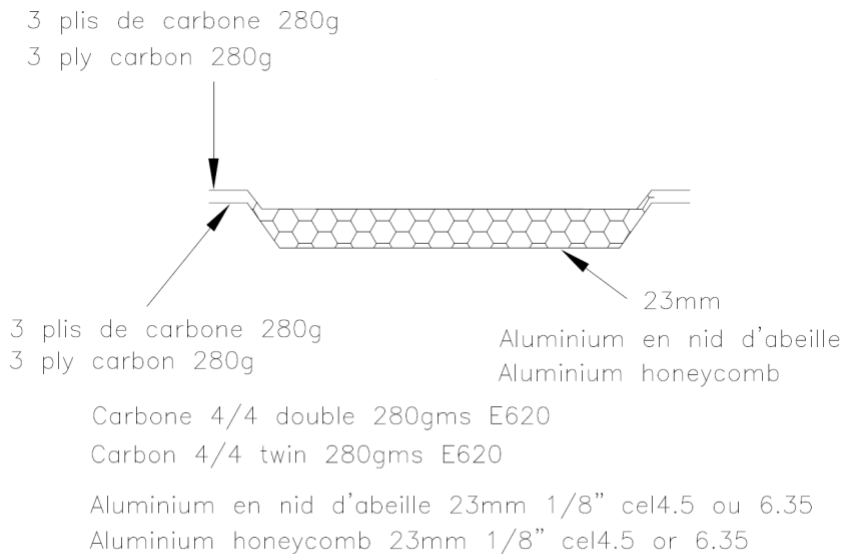
3.6 Protections latérales

Les matériaux d'insonorisation des portes peuvent être retirés, sans aucune autre modification.

L'installation de mousse de protection contre les collisions latérales homologuée en VO est obligatoire.

Elle doit être conforme au Dessin 255-14 et être fixée à l'armature de sécurité ou à la coque, et sa hauteur minimum doit s'étendre du bas de la porte à la hauteur maximum de la traverse de la porte.

Si le point le plus arrière des épaules du pilote est en arrière du montant B, le panneau de protection latérale est obligatoire jusqu'à ce point sur la porte arrière également, et il doit être fixé à l'armature de sécurité ou à la coque.



255-14

3.7 Dispositifs aérodynamiques

Le Bureau TC SRO se réserve le droit d'ajuster les caractéristiques des dispositifs aérodynamiques homologués afin de maintenir l'équilibre des performances entre les voitures.

4 ARTICLE 4 POIDS

4.1 Poids minimum

Le Bureau TC SRO se réserve le droit d'ajuster le poids minimum de toute voiture afin de maintenir l'équilibre des performances entre les voitures. Le poids minimum doit être respecté à tout moment durant l'épreuve, en particulier quand la voiture passe la ligne d'arrivée. Il est permis de compléter le poids de la voiture par un ou plusieurs lests.

4.2 Lest

Le lest doit être fixé selon les spécifications de l'Article 253-16 concernant les dimensions et les caractéristiques des fixations.

Le système de fixation doit permettre le plombage du lest par les commissaires techniques et doit être conçu de façon à ce que des outils soient nécessaires pour le démonter.

Tout système de lest mobile quand la voiture se déplace est interdit.

4.3 Lest d'équilibrage / Handicap d'équipage / Success Ballast

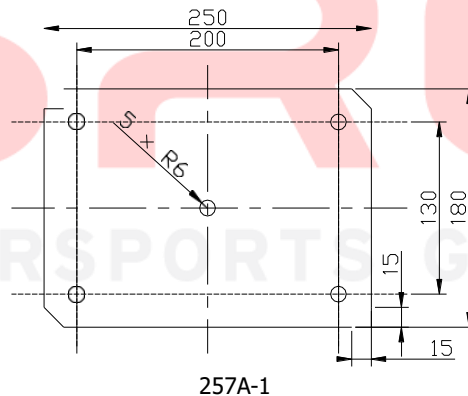
Le lest d'équilibrage et/ou le handicap d'équipage et/ou le Success Ballast (uniquement le poids des plaques métalliques) doit, en plus des exigences de l'Article 4.2, être conforme aux points suivants :

- a) Il doit être fait de plaques métalliques superposables selon le dessin n° 257A-1

Les plaques doivent être solidement fixées à l'intérieur d'un logement au moyen de 5 vis M12.

La hauteur des plaques superposables est limitée à 15 cm.

Ce lest doit être fixé dans l'habitacle à la place du passager.



4.4 Adjonctions pendant la course

L'adjonction à la voiture pendant la course de quelque matériau solide que ce soit, et le remplacement pendant la course de toute partie de la voiture par une partie plus lourde, sont interdits.

4.5 Liquides

Le poids peut être contrôlé à tout moment pendant l'épreuve avec la quantité de liquide restant dans les réservoirs, excepté après les essais et la course, la voiture pouvant alors être vidée de tout son carburant avant d'être pesée.

5 ARTICLE 5 MOTEUR

5.1 Boîtier de contrôle du moteur

Le Délégué Technique peut à tout moment obliger le concurrent à utiliser le boîtier de référence déposé auprès de SRO Motorsports Group par le Constructeur ou le Préparateur.

5.2 Système d'admission

Le système d'admission est défini par l'assemblage comprenant le ou les bride(s) (si applicable) et le collecteur jusqu'aux orifices d'admission sur la ou les culasse(s).

5.3 Bride

- a) Tout l'air alimentant le moteur doit passer par les brides homologuées (si applicable), et aucune canalisation contenant de l'air ne doit pénétrer dans ou sortir du système d'admission.

La ou les brides doivent être en métal ou en alliage de métaux, de 3 mm de long et doivent être entièrement visibles une fois que le capot avant est ouvert et sans avoir à démonter aucun élément ou protection.

L'obturation des brides doit entraîner l'arrêt immédiat du moteur.

Cette vérification doit être effectuée à un régime moteur de 2500 rpm, les capteurs de pression présents à l'intérieur du système d'admission étant déconnectés.

La dépression mesurée dans le système d'admission au moment de l'arrêt du moteur doit être au moins égale à la pression atmosphérique de l'endroit où le test est effectué moins 150 millibars, maintenue pendant au moins 0.5 secondes.

Le Bureau TC SRO se réserve le droit d'ajuster le diamètre de ces brides (si applicable afin de maintenir l'équilibre des performances entre les voitures.

5.4 Echappement Conception

Le système d'échappement doit incorporer un ou plusieurs convertisseurs catalytiques, qui doivent fonctionner à tout moment et à travers lesquels tous les gaz d'échappement doivent passer.

Niveau sonore

Le bruit généré par la voiture ne doit pas dépasser 100 dB (A) avec une tolérance de 5 db au trois quarts du régime moteur maximum. La mesure sera effectuée à une distance de 0.5 m et à un angle de 45-degrés par rapport au point de sortie de l'échappement.

Toutes les mesures prises pour s'assurer que les limites maximales de niveau sonore ne sont pas dépassées doivent être de nature permanente, et ne doivent pas être annulées par la pression des gaz d'échappement. Les gaz d'échappement doivent sortir uniquement à l'extrémité du système.

L'évacuation des gaz d'échappement ne doit pas se faire en utilisant des parties du châssis. Une protection de la ligne d'échappement est autorisée.



6 ARTICLE 6 SYSTEME DE RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

6.1 Ravitaillement pendant la course (si applicable)

Le ravitaillement de la voiture par tout autre moyen que la gravité, avec une hauteur maximum de 2 mètres au-dessus de la piste quand le ravitaillement a lieu, est interdit pendant toute la compétition.

Le ravitaillement peut être effectué uniquement en utilisant soit un bidon d'une capacité maximum de 25 litres équipée d'un raccord auto-obturant et d'un système de ventilation en boucle fermée, soit un chariot de ravitaillement conforme à la réglementation FIA.

Pendant la course, un seul réservoir autonome d'approvisionnement conforme au Dessin 252-7 doit être utilisé par voiture. Ce réservoir doit être de forme intérieure cylindrique simple et ne doit comporter aucune pièce interne additionnelle.

Il ne doit pas être pressurisé.

Pour des raisons de sécurité, ce réservoir doit être fixé, par l'intermédiaire d'une tour, sur un chariot ayant les caractéristiques suivantes :

- a) Tous les composants de la tour doivent être assemblés mécaniquement sans aucun degré de liberté par rapport au chariot.

L'embase du chariot doit avoir une surface d'au moins 2 m² et doit être constituée d'un caisson monté sur 4 roulettes auto-freinées, lesté d'un poids supérieur à celui du réservoir plein de carburant.

Un système de pesée du carburant peut être réalisé en introduisant un plateau-bascule sous le réservoir, à condition que les caractéristiques ci-dessus soient respectées.

Un bras support des tuyaux de ravitaillement et des tuyaux d'air peut être fixé sur le chariot :

- a) Il doit être indépendant du chariot et de la tour

Il est recommandé de prévoir un degré de liberté de ce bras par rapport au chariot (rotation suivant un axe vertical)

Sa longueur ne doit pas dépasser 4 mètres et il doit permettre un passage libre d'une hauteur de 2 m sur toute sa longueur, accessoires compris.

Une plaque d'identification portant le numéro de course de la voiture concurrente (recto/verso) doit être fixée à son extrémité.

Un restricteur de débit ayant les dimensions suivantes :

- a) Epaisseur : 2 mm

Diamètre interne maximum: 33 mm

Doit être fixé à la sortie du réservoir de ravitaillement (voir Dessin 257A-2).

Au-dessus du réservoir, il doit y avoir un système de mise à l'air libre conforme à la réglementation FIA.

La conduite de remplissage, d'une longueur minimale de 2,50 m (partie flexible uniquement), doit être munie d'un accoupleur étanche s'adaptant à l'orifice de remplissage monté sur la voiture.

Pendant le ravitaillement, la sortie de mise à l'air libre doit être raccordée au réservoir d'approvisionnement à l'aide d'un accoupleur approprié de même diamètre.

Avant le début du ravitaillement, la voiture et toutes les parties métalliques du système de ravitaillement, depuis l'accoupleur jusqu'au réservoir d'approvisionnement et son support, doivent être électriquement connectées à la terre par un contacteur manuel n'ayant aucune autre fonction.

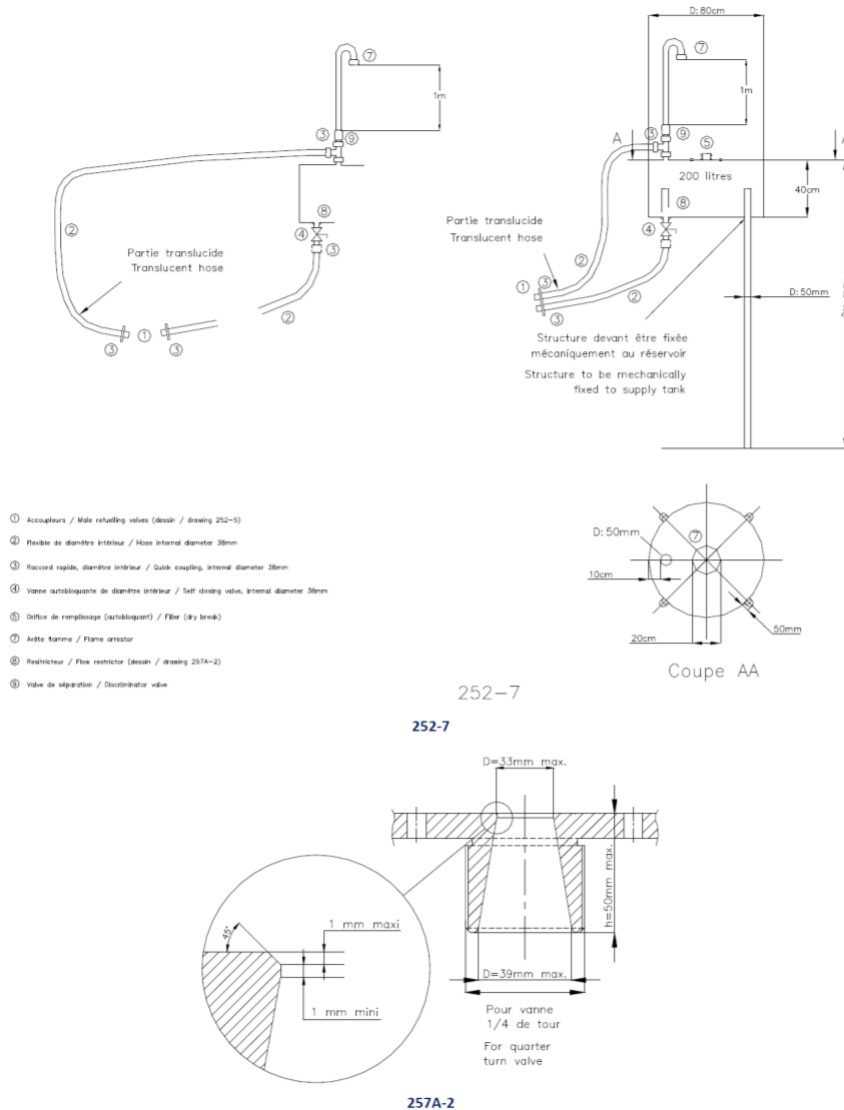
Une vanne de coupure à 90°, située sur la sortie du réservoir d'approvisionnement et contrôlant le débit de carburant, doit pouvoir être opérée manuellement à tout moment pendant le ravitaillement.

Une vanne d'arrêt d'un diamètre interne de 38 mm doit être fixée sous le réservoir d'approvisionnement conformément au Dessin 252-7.

Tous les flexibles et raccords depuis le réservoir d'approvisionnement jusqu'à la voiture et inversement doivent avoir un diamètre interne maximum conforme au Dessin 252-5 de l'Annexe J 252.9.5 (1.5 or 2.0 pouces maximum pour la version A).

Un niveau visible équipé de valves isolantes fixé aussi près que possible du réservoir doit être monté sur le réservoir. Le stockage de carburant à bord de la voiture à une température à moins de 10 °C en-dessous de la température ambiante est interdit.

L'utilisation d'un dispositif spécifique, que ce soit à bord de la voiture ou non, pour abaisser la température du carburant en-dessous de la température ambiante est interdit.



6.2 Capacité de carburant

Le Bureau TC SRO se réserve le droit d'ajuster la capacité du réservoir de carburant afin de maintenir l'équilibre des performances entre les voitures.

6.3 Réservoirs de carburant

a) Tous les réservoirs de carburant doivent être homologués, et leur position est définie dans la fiche d'homologation. Toutes les canalisations de carburant doivent être conformes aux spécifications de l'Article 253-3.

Il est recommandé de remplir le réservoir de mousse de sécurité de type MIL-B-83054, SAE-AIR-4170 (MIL-F87260 recommandé en cas de ravitaillement rapide).

Tout accessoire intégré au réservoir (reniflards, entrées, sorties, orifices de remplissage, interconnexions et trappes d'accès) doit être métallique ou en composite et vulcanisé dans le réservoir.

Le réservoir de carburant doit être contenu dans un caisson ininflammable et résistant aux liquides n'ayant aucune autre fonction mécanique.

Ce caisson doit intégrer une structure déformable sur toutes ses surfaces, sauf s'il est à l'intérieur de et protégé par la structure principale/le châssis.

Le dessous du caisson peut être constitué par le fond plat, à condition de respecter les spécifications de la structure déformable.

6.4 Dispositifs de remplissage et d'évent

- a) Les accoupleurs doivent être conformes à la fiche d'homologation de base ou à l'extension VO pour l'endurance. Ils peuvent être des dispositifs soit combinés soit séparés fixés sur les deux côtés de la voiture.
Pour les courses avec ravitaillement, ils doivent être équipés d'accoupleurs étanches répondant au principe de l'homme mort (sans dispositif de retenue en position ouverte).

Dimensions des accoupleurs :

Annexe J ART 252.9.5- Dessins 252.5.A avec diamètre interne $D \leq 2"$ ou Dessins 252.5.B.

Emplacements :

Au-dessus des roues complètes, à l'intérieur de la voie de l'essieu le plus proche, dans des zones où ils ne sont pas vulnérables en cas d'accident.

Ils ne doivent pas faire saillie par rapport à la surface de la carrosserie.

Ils doivent être situés à au moins 300 mm en arrière d'une ligne verticale passant par le point le plus en arrière des sorties des tuyaux d'échappement (non applicable en cas de sortie arrière) et dans tous les cas, de façon à ce que lors d'une éventuelle fuite de carburant, du carburant ne tombe pas sur le tuyau d'échappement.

Les dispositifs de remplissage peuvent être installés sur les vitres latérales arrière à condition d'être isolés de l'habitacle et du compartiment moteur par une cloison pare-feu.

Les goulottes de remplissage et d'évent peuvent passer dans l'habitacle au plus près des parois.

Leurs conduits doivent être métalliques ou en matériau ignifugeant/résistant aux flammes, et les raccords en matériau identique aux parois du réservoir.

Ils doivent être isolés de l'habitacle au moyen d'une protection étanche.

6.5 Echantillons de carburant

Toutes les voitures doivent être équipées d'un raccord auto-obturant, qui peut être utilisé par les Commissaires Techniques pour prélever des échantillons du carburant alimentant le moteur. Ce raccord doit être d'un type approuvé par la FIA.

7 ARTICLE 7 SYSTEME DE LUBRIFICATION

7.1 Réservoir récupérateur

Quand le système de lubrification d'une voiture comprend une mise à l'air libre, elle doit déboucher dans un réservoir récupérateur d'une capacité minimum de 3 litres équipé d'une jauge de niveau visible.

8 ARTICLE 8 EQUIPEMENT ELECTRIQUE

8.1 Batterie

Les batteries peuvent être installées dans l'habitacle mais ne doivent pas gêner la sortie du pilote.

Les batteries doivent être fermement fixées à la coque et complètement entourées d'un caisson en matériau isolant comprenant une mise à l'air débouchant à l'extérieur de l'habitacle.

Si la batterie située dans l'habitacle est une batterie sèche, elle doit être entièrement couverte d'une protection isolante. La fixation à la coque doit être constituée d'un siège métallique et de deux étriers métalliques, avec une couverture isolante, fixée au plancher par écrous et boulons.

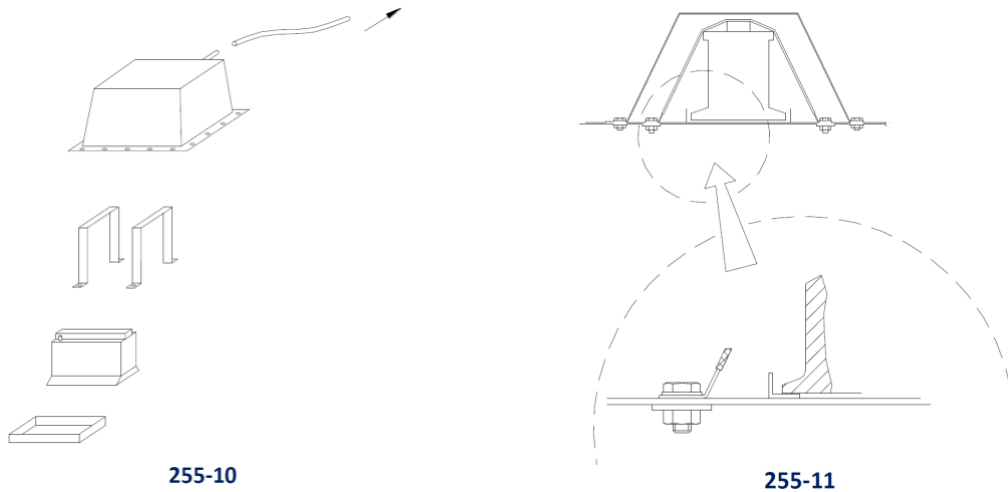
** Structure déformable :

Construction sandwich de 10 mm d'épaisseur minimum, composée d'une âme en nid d'abeille (résistance à l'écrasement minimale de 18N/cm^2) et deux peaux de 1.5 mm d'épaisseur minimum (résistance à la traction minimale of 225N/mm^2).
Matériau composite autorisé.

* Ininflammable :

La face extérieure de la pièce doit avoir un niveau d'acceptation V0 conformément à la norme US the "UL94" (capacité d'ignifugation).

La fixation de ces étriers doit utiliser des boulons de 10 mm de diamètre minimum, et sous chaque boulon, il doit y avoir une contreplaque d'au moins 3 mm d'épaisseur et d'au moins 20 cm² de surface sous le métal de la carrosserie (voir Dessins 255-10 and 255-11).



8.2 Essuie-glace de pare-brise

La voiture doit être équipée d'un essuie-glace de pare-brise, qui doit être en état de marche pendant toute l'épreuve. Seuls les balais peuvent être changés.
La capacité du réservoir du lave-glace peut être modifiée.

8.3 Démarrage

Un démarreur doit être monté et être en ordre de marche à tout moment durant l'épreuve. Le pilote doit également pouvoir actionner le démarreur en position assise normale.
Le système de démarrage doit être complètement indépendant de tous les capteurs (pression des vérins pneumatiques, capteurs G-force) qui pourraient provoquer une séquence de démarrage automatique.

8.4 Equipements d'éclairage

Tous les équipements d'éclairage doivent être en état de marche pendant toute l'épreuve.
L'équipement d'éclairage extérieur doit comprendre au minimum les fonctions suivantes : Phares, indicateurs de direction, feux stop, feu de pluie (voir 8.6) et feux de position arrière. Pour des raisons de sécurité, les phares devront obligatoirement produire un faisceau blanc.
Pour les courses se déroulant le jour, il pourra être demandé d'équiper les voitures TC de couvre-phares.
Pour les courses se déroulant la nuit, le pare-chocs avant pourra être modifié pour accueillir un éclairage supplémentaire. Ces modifications ne devront créer aucune déportance aérodynamique.

8.5 Phares de recul:

Les ampoules des phares de recul doivent être enlevées.

8.6 Feux de pluie:

Un feu de pluie agréé selon la norme routière ECE R38 (ou une norme équivalente ou plus stricte d'un autre pays) ou approuvé par la FIA (Liste Technique n°19) est obligatoire à l'arrière de la voiture et il doit être en état de marche pendant toute l'épreuve.
Il doit être:

- a) d'un modèle approuvé par la FIA (liste technique n°19), or un troisième feu stop d'origine, dirigé vers l'arrière à 90° par rapport à l'axe de la voiture, clairement visible depuis l'arrière, monté à moins de 10 cm de l'axe de la voiture, à au moins 35 cm au-dessus du plan de référence, à au moins 45 cm derrière l'axe des roues arrière, mesuré jusqu'à la surface de la lentille et parallèlement au plan de référence, ou comme sur la voiture de série, pouvoir être allumé par le pilote assis normalement dans la voiture. Les trois mesures sont prises jusqu'au centre de la zone de la lentille.

9 ARTICLE 9 TRANSMISSION

9.1 Système de transmission

Pour des raisons de sécurité, la transmission doit être conçue de façon à permettre de remorquer ou de pousser la voiture, lors de l'arrêt ou du calage du moteur.

Si nécessaire, une protection des composants de la boîte de vitesses peut être autorisée, après approbation par le Bureau Technique TC SRO TC.

9.2 Marche arrière

Toutes les voitures doivent avoir une marche arrière, qui à tout moment pendant l'épreuve, peut être sélectionnée quand le moteur est en marche et être utilisée par le pilote assis normalement.

10 ARTICLE 10 ESSIEUX, SUSPENSION ET DIRECTION

10.1 Hauteur de caisse

Le Bureau Technique TC SRO se réserve le droit d'ajuster la hauteur de caisse afin de maintenir l'équilibre des performances entre les voitures.

Pour le contrôle de la hauteur de caisse, la pression des pneus ne doit pas être inférieure à **2 bars**. Si la pression est inférieure à 2 bars lors des vérifications techniques, la pression peut être augmentée jusqu'à **2 bars** maximum.

10.2 Montage et type des suspensions

Tous les composants des suspensions, à l'exception des pièces spécifiquement mentionnées ci-dessous doivent être l'équipement d'origine fourni par le constructeur et conformes à la Fiche Technique.

La position des points d'ancrage de la suspension et du boîtier de direction (crémaillère de direction ou autre) sur le châssis doit être d'origine.

L'ajout d'une barre anti-roulis (réglable ou non) est autorisé, à l'avant comme à l'arrière.

Ceci sera mentionné dans la Fiche Technique.

Les amortisseurs sont mentionnés dans la Fiche Technique et doivent y être conformes. Le principe de fonctionnement (réglable (maximum 2 directions) ou non) est libre. Un maximum de 2 jeux de ressorts (avant/arrière) peut être homologué.

Le réservoir des amortisseurs et son éventuelle canalisation doivent être complètement isolés de l'habitacle ou couverts, et ne peuvent pas être situés dans un compartiment donnant accès au système de ventilation de la voiture.

Aucune connexion électrique, hydraulique ou pneumatique entre les amortisseurs n'est autorisée.

La modification des réglages des suspensions, des amortisseurs et des barres anti-roulis depuis l'habitacle est interdite.

10.3 Direction

Le verrou de direction doit être démonté et le système de réglage de la colonne doit être verrouillé. Le volant peut être équipé d'un système à dégagement rapide approuvé.

Le système à dégagement rapide peut être constitué d'une flasque concentrique à l'axe du volant, colorée en jaune par anodisation ou par tout autre procédé de coloration durable en jaune et installée sur la colonne de direction derrière le volant. **Le dégagement doit être opéré en tirant la flasque le long de l'axe du volant.**

10.4 Direction assistée

Pour les voitures à assistance de direction automatiquement variable, le Délégué Technique peut à tout moment obliger le concurrent à utiliser l'ensemble déposé auprès de SRO Motorsports Group par le constructeur ou le préparateur.

11 ARTICLE 11 FREINS

11.1 Circuits hydrauliques et réservoirs

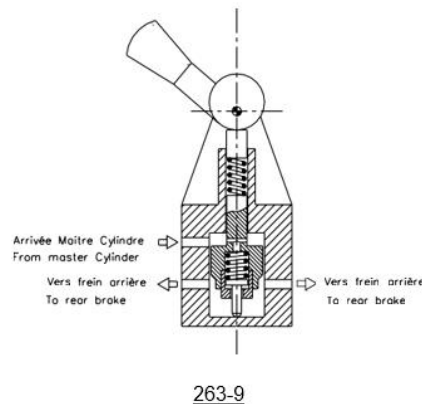
Le système de freinage complet doit comprendre au minimum deux circuits séparés commandés par la même pédale. Ce système doit être conçu de façon à ce que, en cas de fuite ou de défaillance dans un circuit, l'action de la pédale de frein puisse toujours s'exercer sur au moins deux roues.

Les réservoirs de liquide de freins peuvent être installés à l'intérieur de l'habitacle, à condition qu'ils soient solidement fixés et protégés.

La répartition des efforts de freinage entre les essieux avant et arrière peut (si homologué) être ajusté par le pilote, par:

- Une intervention manuelle et directe sur le système mécanique permettant la modification de la position du centre de l'articulation, sur le levier de commande des pompes hydrauliques des circuits avant et arrière, monté sur l'ensemble de la pédale d'origine.

Une intervention manuelle et directe sur un régulateur, dans lequel la pression d'alimentation du circuit arrière est réglée par l'action sur un seul ressort avec pré-charge, variable en fonction de la position du système de commande manuel (voir le Dessin du principe 263-9). Un seul de ces deux systèmes est autorisé.



11.2 ABS et freinage assisté

Pour les voitures disposant d'un système antiblocage et/ou d'assistance automatiquement variable, le Délégué Technique peut à tout moment obliger le concurrent à utiliser l'ensemble de référence déposé auprès de SRO Motorsports Group par le constructeur ou le préparateur.

11.3 Refroidissement des freins

Un seul tuyau flexible pour apporter de l'air au frein de chaque roue est autorisé, mais sa section intérieure doit pouvoir être comprise dans un cercle de 10 cm de diamètre.

Ce tuyau peut être doublé, mais dans ce cas la section intérieure de chaque tuyau doit pouvoir être comprise dans un cercle de 76 mm (3") de diamètre.

Ces tuyaux ne doivent pas faire saillie par rapport au périmètre de la voiture, vue de dessus.

Les conduits de freins utilisant des trous existants dans l'avant de la voiture sont autorisés. Des emplacements et des conduits additionnels doivent être approuvés et listés sur l'homologation de la voiture.

12 ARTICLE 12 PNEUS ET ROUES

12.1 Dimensions et matériaux

Le Bureau Technique TC SRO se réserve le droit d'ajuster la largeur des roues complètes afin de maintenir l'équilibre des performances entre les voitures.

Les mesures doivent être effectuées horizontalement à la hauteur de l'axe des essieux. ~~Les roues en magnésium forcé sont interdites.~~

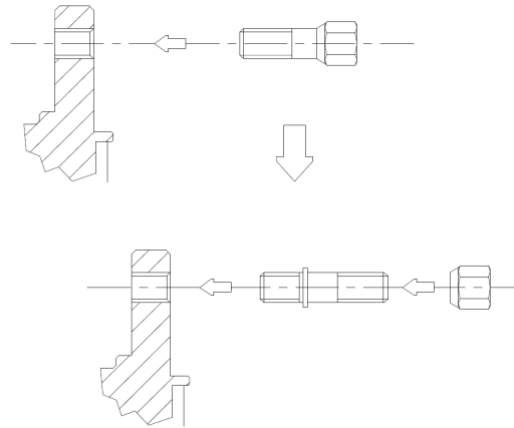
12.2 Visibilité des roues

La roue complète au-dessus de l'axe du moyeu ne doit pas être visible en vue en plan et vue de l'avant, avec les roues alignées pour que la voiture parte en avant tout droit.

12.3 Fixation des roues

Le principe de fixation des roues doit rester d'origine.

Les fixations de roues par boulons peuvent être changées pour des fixations par goujons et écrous à condition que le nombre de points d'attache et le diamètre des parties filetées comme figuré sur le Dessin 254-1 soient respectés.



254-1

Les écrous des roues peuvent être changés, à condition qu'ils soient toujours en matériau ferreux.

Une autre méthode pour conserver le système de fixation des roues peut être utilisée à condition qu'elle ait été approuvée et homologuée.

Les extracteurs d'air ajoutés sur les roues sont interdits.

12.4 Soupapes de surpression

Les soupapes de surpression sont interdites sur les roues.

12.5 Capteurs

Des capteurs pour mesurer la température et la pression des pneus quand la voiture est en mouvement sont autorisés et fortement recommandés. Si ces capteurs sont utilisés, il doit y avoir au moins un voyant d'avertissement pour signaler au pilote une probable défaillance.

12.6 Vérins pneumatiques

Des vérins pneumatiques sont recommandés et peuvent être attachés à l'armature de sécurité, mais des bonbonnes d'air comprimé ne peuvent pas être transportées à bord.

Des orifices minimum permettant l'utilisation des vérins pneumatiques sont autorisés. La carrosserie peut être modifiée sur une surface maximum de 100 cm² afin de créer un logement pour ce raccord.

13 ARTICLE 13 HABITACLE

13.1 Equipement autorisé dans l'habitacle

Les seuls équipements qui peuvent être ajoutés dans l'habitacle sont :

- a) Equipements et armatures de sécurité

Caisse à outils

Siège, instruments et toute autre commande nécessaire pour la conduite y compris l'interrupteur du répartiteur de puissance de freinage

Equipement électronique et électrique

Système de refroidissement pour pilote

Lest

Vérins pneumatiques et leurs tuyaux

Batterie

Equipement de ventilation du pilote

Aucun des équipements ci-dessus ne doit gêner ni la sortie de l'habitacle ni la visibilité du pilote

Les équipements ci-dessus doivent être couverts là où cela est nécessaire par un matériau protecteur rigide pour minimiser les blessures, et leurs fixations doivent pouvoir supporter une décélération de 25 G.

13.2 Temps d'évacuation de l'habitacle

Le pilote, assis en position de conduite normale, doit pouvoir sortir de l'habitacle en 7 secondes par la porte côté conducteur et en 9 secondes par la porte côté passager.

Lors de ces tests, le pilote doit porter tout l'équipement de conduite normal, les harnais doivent être attachés, le volant doit être en place dans la position la moins pratique, et les portes doivent être fermées.

13.3 Test de retrait du casque

Le pilote étant assis dans sa position de conduite normale dans la voiture avec laquelle il ou elle est engagé(e), portant un collier cervical approprié à sa taille et avec le harnais attaché, un membre du service médical doit démontrer que le casque que le pilote portera pendant la course peut être retiré de sa tête sans faire plier son cou ni sa colonne vertébrale.

14 ARTICLE 14 EQUIPEMENTS DE SECURITE

14.1 Extincteurs

L'utilisation des produits suivants est interdite : BCF, NAF

Toutes les voitures doivent être équipées d'un système d'extinction homologué par la FIA conformément à l'Article 253-7.2, sauf en ce qui concerne le moyen de déclenchement.

Seuls les systèmes d'extinction figurant sur la [Liste Technique FIA n° 16](#) ou les systèmes non pressurisés figurant sur la [Liste Technique FIA n° 52](#) sont autorisés. Il est obligatoire que tous les extincteurs :

- a) Soient situés à l'intérieur de la cellule de survie à au moins 300mm des bords extérieurs de la carrosserie.

Fonctionnent dans n'importe quelle position, même si la voiture est retournée.

Aient une méthode d'auto-test soit pour les contrôles de la pression sur la liste technique FIA n°6 ou pour le mécanisme de déclenchement dans les systèmes NON pressurisés figurant sur la Liste Technique FIA n° 52.

Supportent une décélération de 25g et fonctionnent par des températures comprises entre – 15 °C to et 80 ° C.

Un moyen de déclenchement depuis l'extérieur, qui peut être combiné avec le coupe-circuit et actionné par une seule commande doit être présent au bas du pare-brise sur le côté gauche.

Il doit être marqué de la lettre "E" en rouge dans un cercle blanc à bordure rouge d'au moins 10 mm de diamètre et :

- a) Etre démontable pour vérification de charge complète ou inspection de l'étiquette.

Doit pouvoir être activé par le pilote sanglé dans son siège.

Utiliser un système de déclenchement indépendant du circuit électrique du véhicule avec un bouton ou câble interrupteur secondaire EXTERNE. L'emplacement de ces interrupteurs doit être indiqué par un E en décalcomanie de 10 cm.

Dont la maintenance et la re-certification sont effectuées par le fabricant tous les **deux (2) ans**. Doit avoir une étiquette actuelle similaire aux exemples ci-dessous :



Technical List 16 Example



Technical List 52 Decal Example



Fire E Decal

14.2 Harnais

Deux sangles d'épaules, une sangle abdominale et deux sangles d'entrejambe sont obligatoires. Ces sangles doivent être conformes à la norme FIA N°8853/98.

Les harnais de sécurité conformes à la norme FIA 8853-2016 (Liste Technique n°57) sont recommandés et seront obligatoires à partir du 01.01.2023.

Deux sangles d'épaules, une sangle abdominale et deux sangles d'entrejambe sont obligatoires. Le harnais doit avoir un minimum de cinq (5) points d'ancrage.

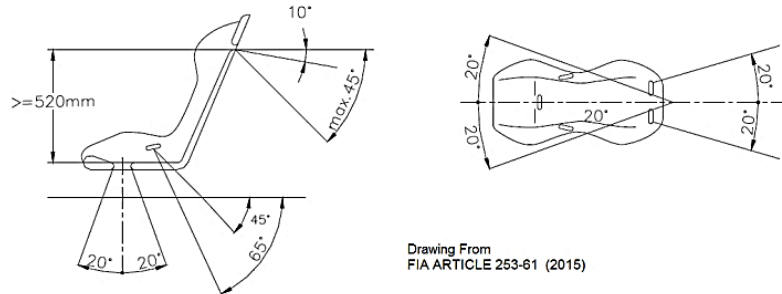
Le harnais doit être utilisé conformément à l'Article 253-6 de l'Annexe J. Les dispositifs élastiques attachés aux sangles d'épaules sont interdits.

Il est interdit d'ancrer les harnais aux sièges ou à leurs supports.

14.3 Emplacements géométriques

Les emplacements géométriques des points d'ancrage sont indiqués sur le dessin 253-61. Les sangles d'épaules doivent être dirigées en arrière vers le bas et ne doivent pas être montées de façon à créer un angle de plus de 45° par rapport à l'horizontale, à partir du bord supérieur du dossier.

Il est préférable que cet angle ne dépasse pas 10°. Les angles maximum par rapport à l'axe du siège sont de 20° divergent or convergent (les sangles d'épaules peuvent être montées de façon à se croiser symétriquement par rapport à l'axe du siège avant).



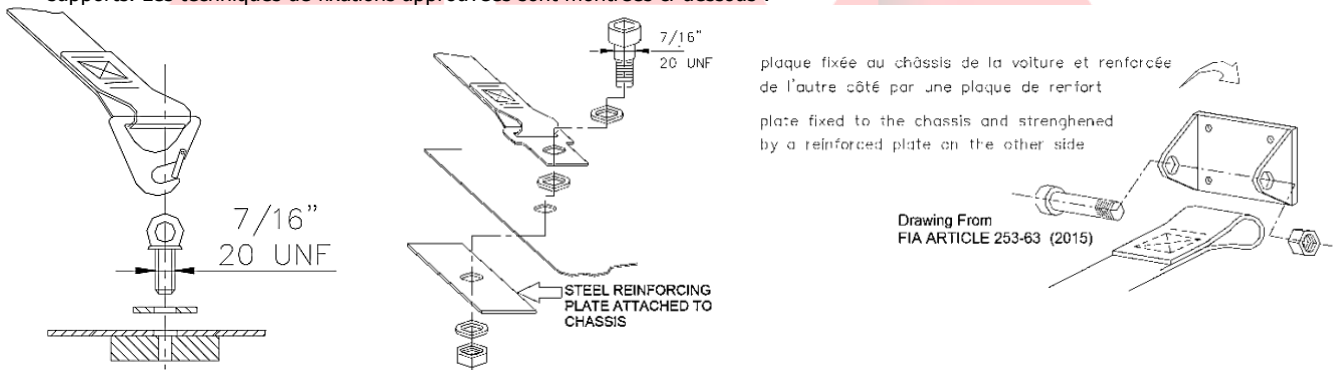
Drawing From
FIA ARTICLE 253-61 (2015)

FIA Appendix J ART 253 Restraint Locations

14.4 Points d'ancrage

Les sangles abdominales et d'entrejambe doivent passer uniquement à travers le siège. Toutes les sangles abdominales doivent s'ajuster précisément dans le creux entre la crête pelvienne et le haut de la cuisse. Elles ne doivent pas porter sur la région abdominale. Il faut éviter que les sangles puissent être usées par interférence, torsion, charge des bords ou frottement des bords contre des arêtes vives. Des sangles abdominales de 2 pouces sont fortement recommandées car elles se sont avérées donner une charge plus rapide de la sangle abdominale provoquant des charges moins élevées à la poitrine, la tête, et au cou. Leur ajustement autour du bassin est meilleur, ce qui permet au harnais d'être porté plus serré tout en étant plus confortable et plus facile à ajuster.

Annexe J FIA ART 253 Système de fixation des ancrages : Les harnais ne doivent pas être ancrés aux sièges ou à leurs supports. Les techniques de fixations approuvées sont montrées ci-dessous :

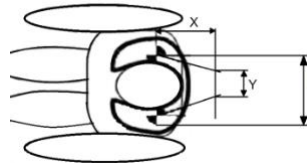


Système de fixation pour les sangles d'épaules

Les sangles d'épaules peuvent être fixées à l'armature de sécurité au moyen d'une boucle (selon le Dessin FIA 253-66). Le tube utilisé doit respecter les spécifications de l'armature de sécurité.

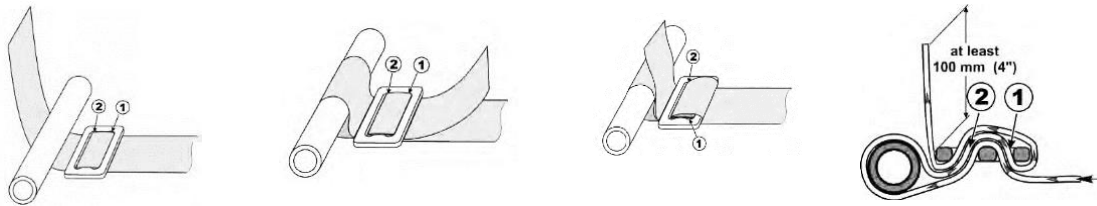
La formule $Y = Z - (X * 0.4)$ peut être utilisée pour déterminer la distance « idéale » entre les points d'attache (voir figure ci-dessous). Quand les sangles d'épaules sont enroulées autour d'une barre de harnais, la dimension "Y" est mesurée depuis l'axe de la sangle de chaque sangle d'épaule. Quand les sangles d'épaule sont boulonnées la dimension "Y" est mesurée centre à centre de chaque boulon de fixation.

La formule $Y = Z - (X * 0.4)$
peut être utilisée pour
déterminer la distance "idéale"
entre des points d'attache.



Dispositifs de réglage "trois barrettes"

Des dispositifs de réglage "trois barrettes" peuvent être utilisés pour fixer par enroulage des sangles d'épaules autour des barres de harnais ou des sangles de jambes autour des barres de fixation. Ils devront être placés aussi près que possible des points de fixation. Les figures 9 - 12 montrent les techniques d'enroulage correctes qui devront être respectées. Voir l'Article 15 pour les dimensions des barres de fixation.

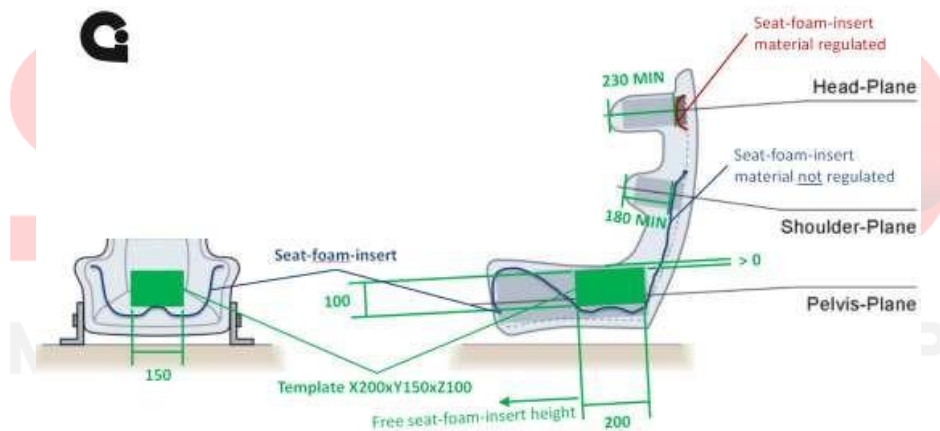


14.5 Sièges et repose-tête

Le siège du pilote doit être homologué par la FIA et ne doit pas être modifié. Si le siège fait partie d'une structure de sécurité approuvée par la FIA, le siège et le repose-tête seront définis dans la fiche d'homologation. Un matériau ininflammable et absorbeur d'énergie doit être placé autour de la tête du pilote.

Si un insert en mousse est utilisé entre le siège homologué et le pilote, un support latéral minimum à la tête du pilote, à ses épaules et à son bassin doit être garanti de la façon suivante :

- a) 230mm min. au support latéral de tête du siège suivant le plan de la tête.
 - 180mm min. au support latéral d'épaule du siège suivant le plan de l'épaule.
 - 100mm min. de hauteur au support latéral de bassin du siège suivant le plan du bassin et sur une longueur de 200mm minimum.
- Cette exigence doit être vérifiée en utilisant un gabarit parallélépipède de dimensions X 200 x Y 150 x Z 100 mm.



Si les fixations ou les supports d'origine sont modifiés, ils doivent respecter les prescriptions de l'Article 253-16

14.6 Rétroviseurs

La voiture doit être équipée de deux rétroviseurs, un fixé de chaque côté de la voiture, afin de donner une bonne vision de l'arrière. Chaque miroir doit avoir une surface minimum de 100 cm².

Les Commissaires Techniques doivent s'assurer par une démonstration pratique que le pilote, assis normalement, peut clairement voir les véhicules qui le suivent.

A cet effet, ils demanderont aux pilotes d'identifier des lettres ou des chiffres, de 15 cm de haut et de 10 cm de large, présentés de façon aléatoire sur des panneaux placés derrière la voiture selon les instructions suivantes :

- a) Hauteur : Entre 40 cm and 100 cm depuis le sol.
- Largeur: 2 m d'un côté ou de l'autre de l'axe longitudinal de la voiture.
- Position: 10 metres derrière l'axe de l'essieu arrière de la voiture.

14.7 Coupe-circuit général

Le pilote, assis normalement avec le harnais sanglé et le volant en place, doit pouvoir couper tous les circuits électriques et arrêter le moteur au moyen d'un coupe-circuit anti-déflagrant.

Ce coupe-circuit doit être clairement indiqué par un symbole figurant un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche et doit être accessible par le pilote attaché par son harnais.

Il doit également y avoir un coupe-circuit extérieur, qui doit pouvoir être opéré à distance. Ce coupe-circuit doit être situé dans la partie inférieure du montant de pare-brise.

1. Coupe-circuit anti-déflagrant			
2. Accessible sanglé dans le siège			
3. Parties terminales exposées isolées			
4. Utiliser une décalcomanie de symbole électrique			
	Mechanical FIA Article 257	Electrical FIA Article 257	Decalcomanie extérieure type

14.8 Anneaux de remorquage

Toutes les voitures seront équipées d'un dispositif de remorquage avant et arrière pour toutes les épreuves. Il doit être clairement visible et peint en jaune, rouge ou orange.

Il doit permettre le passage d'un cylindre d'un diamètre de 60 mm.

Il doit permettre le remorquage de la voiture sur une surface sèche (béton ou asphalte), en appliquant une traction sur un plan parallèle au sol, avec un angle de plus ou moins 15 ° par rapport à l'axe longitudinal de la voiture.

Cette vérification, qui peut avoir lieu pendant les vérifications techniques préliminaires, doit être effectuée avec les roues bloquées au moyen du système de freinage principal.

La voiture doit être équipée de pneus d'un type identique à celui utilisé pendant l'épreuve.

14.9 Filets de course

Ils sont obligatoires.

S'ils sont montés, ils doivent être homologués selon la norme FIA 8863-2013 (List Technique FIA n°48). Ils doivent être attachés aux points de fixation homologués (voir la fiche d'homologation de la voiture) et doivent être installés en respectant les spécifications d'installation publiées par la FIA. Des systèmes à dégagement rapide des deux filets doivent pouvoir être actionnés aussi bien par le pilote assis en position de course avec le harnais sanglé que par les équipes de secours.

15 ARTICLE 15 ARMATURES DE SECURITE

15.1 Armature de sécurité

L'armature de sécurité ne doit pas avoir plus de six points de fixation, sauf si des points de fixations deviennent nécessaires en raison de l'utilisation de renforcements autorisés par le Bureau TC SRO. L'armature de sécurité doit être certifiée ou homologuée par une ASN ou homologuée par la FIA.

L'armature utilisée doit être définie dans une VO.

Une copie certifiée du document ou certificat d'homologation, approuvé par l'ASN et signé par des techniciens qualifiés représentant le fabricant, doit être présentée aux commissaires techniques de l'épreuve.

16 ARTICLE 16 CARBURANT

16.1 Spécifications du carburant

Le carburant doit être conforme à l'Article 252-9.1. et conforme aux règlement sportif.

16.2 Air

Seul de l'air peut être mélangé au carburant en tant qu'oxydant.

17 ARTICLE 17 TEXTE FINAL

Le texte final de cette réglementation est la version anglaise, qui sera foi en cas de tout litige concernant son interprétation.

18 ARTICLE 18 CAMERA EMBARQUEE

Un système de caméra embarquée homologué par l'organisation de la série TC est obligatoire.
L'installation de ce système doit être effectuée dans le strict respect des instructions correspondantes et doit fonctionner à tout moment durant l'épreuve. Il est de la responsabilité de tous les concurrents de se procurer le système. Ils sont également responsables de son installation correcte et de son bon fonctionnement.

