



RÈGLEMENT SPORTIF 2026



TABLE DES MATIÈRES

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

| | |
|--|-----------|
| 34. ARRÊT DES SÉANCES D'ESSAIS | 40 |
| 35. LA GRILLE..... | 40 |
| 36. PROCÉDURE DE DÉPART | 41 |
| 37. LES COURSES..... | 44 |
| 38. VOITURE DE SÉCURITÉ (SAFETY CAR) | 44 |
| 39. SUSPENSION OU ARRÊT DE LA COURSE | 44 |
| 40. REPRISE DE LA COURSE..... | 46 |
| 41. ARRIVÉE..... | 47 |
| 42. PARC FERMÉ..... | 47 |
| 43. CLASSEMENTS..... | 47 |
| 44. CÉRÉMONIE DE PODIUM | 48 |
| 45. BRIEFING | 48 |
| 46. DISCIPLINE DANS LES STANDS ET DANS LE PADDOCK | 49 |
| ANNEXE 1 : RENSEIGNEMENTS EXIGÉS PAR L'ARTICLE 10..... | 50 |
| ANNEXE 2 : ÉQUIPEMENT OBLIGATOIRE..... | 51 |
| ANNEXE 3 : CHARTE GRAPHIQUE..... | 52 |
| ANNEXE 4 : COMITÉ SPORTIF SRO ET RÈGLEMENT INTERIEUR..... | 52 |
| ANNEXE 5 : COMPOSITION DU BUREAU PERMANENT..... | 53 |
| ANNEXE 6 : DERNIÈRES JOURNÉES D'ESSAIS..... | 53 |



1. PRÉAMBULE

1.1. SRO Motorsports Group, (ci-après le Promoteur), organise le Championnat de France FFSA GT (ci-après la Série). La série est composée de 3 catégories de voitures, les GT4, les Alpine A110 Cup et les Ginetta Cup.

Chaque catégorie comprend des titres pilotes en Championnat de France Pro Am, et Am ainsi que des titres trophée FFSA « équipes en Pro Am et Am ». (Sous réserve d'un minimum de cinq voitures engagées dans la catégorie concernée).

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 asphalte FFSA, les Règlements Technique GT4, Alpine Elf Cup Series, Ginetta Cup 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 GT peut :

- A. Traiter les questions relatives à l'acceptation des voitures de SRO Motorsports Group GT 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 2026 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

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, des Règlements Technique GT4, Alpine Elf Cup Series, Ginetta Cup 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

4.2. Internationales, les prescriptions générales, le règlement standard des circuits asphalte FFSA, des Règlements Technique GT4, Alpine Elf Cup Series, Ginetta Cup et le présent Règlement Sportif.

4.3. Si un concurrent est dans l'impossibilité d'être présent en personne à la compétition, il doit désigner son représentant par écrit. Durant toute la durée de la compétition 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.

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

4.5. Les concurrents doivent s'assurer que leurs voitures respectent les conditions d'éligibilité et de sécurité tout au long de la compétition.

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

4.7. 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.

Pour les courses de 1 heure et de 2 heures limitation du personnel à 4 personnes par équipe d'une voiture, soit un ingénieur ou contrôleur de voiture ou team manager et trois personnes dont chaque équipe est libre de choisir les affectations (brassard bleu).

Pour les équipes de deux voitures : limitation du personnel à 7 personnes, soit 2 ingénieurs ou contrôleurs de voiture ou team manager et 5 personnes dont chaque équipe est libre de choisir les affectations (brassard bleu).

Pour les équipes de trois voitures : limitation du personnel à 9 personnes, soit 3 ingénieurs ou contrôleurs de voiture ou team manager et 6 personnes dont chaque équipe est libre de choisir les affectations (brassard bleu). La limitation de personnel est à définir dans l'éventualité d'une course de deux heures.

Le non-respect de cette règle entraînera des pénalités financières pour l'équipe, des sanctions pourront être infligées par les commissaires sportifs.

Pour les Alpine Elf Cup Series les pénalités seront à régler directement auprès de Signature.

- | | |
|------------------------|--------------------------|
| - Première infraction | Trois cents euros (300€) |
| - Deuxième infraction | Six cents euros (600€) |
| - Troisième infraction | Mille euros (1000€) |

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

- Brassards bleus pour les ingénieurs et les membres de l'équipe dans la zone de travail.
- Brassards jaunes pour le personnel constructeur / manufacturier. Ce personnel doit respecter les instructions concernant les vêtements à porter dans la voie des stands.

4.9. 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 la compétition, 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

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, Alpine A110 Cup, Ginetta cup 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. Sont éligibles les voitures GT4 homologuées FFSA, Alpine A110 Cup, Ginetta cup 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 5 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 :

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

Une compétition avec une course d'une durée de cent vingt (120) minutes, pourra éventuellement remplacer une compétition avec deux (2) courses de soixante (60) minutes.

7.2. Le nombre maximum de compétitions composant la Série est fixé à cinq (5).

7.3. Le Championnat de France FFSA GT comprendra deux (2) catégories : Pro-Am et Am, il y aura 2 classements : Pro-Am 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 compétitions du Championnat de France FFSA GT est la suivante :

| | | | |
|--|--------------------------|-------------|----------|
| COUPES DE PÂQUES DE NOGARO | 4 - 6 avril 2026 | Nogaro | France |
| CHAMPIONNAT DE FRANCE FFSA DES CIRCUITS | 15 - 17 mai 2026 | Dijon | France |
| SPA SPEEDWEEK | 19 - 21 juin 2026 | Spa | Belgique |
| GT WORLD CHALLENGE EUROPE POWERED BY AWS | 31 juillet - 2 août 2026 | Magny cours | France |
| CHAMPIONNAT DE FRANCE FFSA DES CIRCUITS | 9 - 11 octobre 2026 | Paul Ricard | France |

Un prologue obligatoire sera organisé à TBC.

Des tests privés obligatoires seront organisés 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} : 50 points |
| 2 ^{ème} : 18 points | 2 ^{ème} : 36 points |
| 3 ^{ème} : 15 points | 3 ^{ème} : 30 points |
| 4 ^{ème} : 12 points | 4 ^{ème} : 24 points |
| 5 ^{ème} : 10 points | 5 ^{ème} : 20 points |
| 6 ^{ème} : 8 points | 6 ^{ème} : 16 points |
| 7 ^{ème} : 6 points | 7 ^{ème} : 12 points |
| 8 ^{ème} : 4 points | 8 ^{ème} : 8 points |
| 9 ^{ème} : 2 points | 9 ^{ème} : 4 points |
| 10 ^{ème} : 1 points | 10 ^{ème} : 2 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 équipages Pro-Am, et Am des 3 catégories 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 leader 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, pour les équipages Pro Am et Am des 3 catégories, 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 quatrième compétition de la saison, tout pilote et/ou voiture n'ayant pas participé à une compétition du Championnat de France FFSA GT en 2026 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 équipages Pro-Am et Am de chaque catégorie, 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. Un trophée pour le gentleman de l'année sera attribué en fin de saison dans les 3 catégories.

8.5. Création d'une filière **GT-SRO/ Académie** offrant au meilleur pilote GT4 âgé de moins de 30 ans (au 31 décembre 2026) un budget de 150.000 €, versé à l'équipe GT2 Européenne Série de son choix la saison suivante.

Pour L'Alpine Elf Cup Series, un classement junior offrant au meilleur pilote Alpine Elf Cup Series âgé de moins de 30 ans (au 31 décembre 2026) un budget de 30 000€ versé à l'équipe GT4 France (ou Europe exploitant des Alpines GT4) de son choix la saison suivante.

Cette sélection ne sera pas basée sur le résultat des courses car dépendant en partie des performances du co-pilote bronze. Elle ne prendra en compte que la vitesse et la maîtrise du pilote. Un classement sera préparé comptabilisant les temps de qualif, la moyenne des meilleurs tours en course, les dépassements mais également par soustraction de points, les accrochages et les accidents.

Voir plus de détails sur les règlements filière GT-SRO/Académie et Alpine Elf Junior Cup disponible à la demande des concurrents.

8.6. 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 identique, au titulaire du plus grand nombre de deuxièmes places.
- C.** Si le nombre de deuxièmes places est identique, 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 compétition.
- 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 GT4, Alpine Elf Cup Series, Ginetta Cup pour les équipages Pro-Am, 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.

8.7. 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 compétition doit être déposée auprès de la FFSA et de l'ASN du pays dans lequel la compétition doit avoir lieu, qui la déposera auprès du Promoteur.

10. ORGANISATION DES COMPETITIONS

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

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 doivent 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 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 la compétition 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 la compétition.

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.

Pour l'Alpine Elf Cup Series, les vérifications et contrôles techniques, seront assurés directement par Signatech au sein de leur structure technique. Le délégué technique de l'Alpine Elf Cup Series sera en relation directe avec le délégué technique du Championnat de France FFSA GT.

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 compétition 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 la compétition 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 des catégories GT4, Alpine Elf Cup Series et Ginetta Cup ou de catégoriser provisoirement les pilotes qui annoncent eux-mêmes leur palmarès une fois que la compétition a commencé. Les dérogations seront données de compétition en compétition.

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 la compétition 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 » ci-dessous seront autorisés en Championnat de France FFSA GT catégorie Pro-Am après accord préalable de SRO :

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.

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

Bronze et Bronze - Bronze* et Bronze

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

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

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

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

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

12.9. 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 compétition.

13. CONDITIONS DE PARTICIPATION

13.1. Les demandes d'engagement, pour toutes les compétitions 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 compétitions.

En plus du bulletin d'engagement SRO, tous les concurrents de l'Alpine Elf Cup Series rempliront un formulaire « contrat de participation pilote Alpine Elf Cup Series » qui précisera les conditions de participation propre à la discipline.

SRO PARIS

34 Avenue George V

75008 Paris

France

Courriel : romain.morelli@sro-motorsports.com

Mobile : +33 (0) 7 89 09 24 24

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

Frais d'inscription pour la saison :

5 compétitions (*inclue la participation obligatoire de compensation carbone.*)

GT4 : 24 000 € HT Alpine Elf Cup Series : 20 000 € HT Ginetta Cup : 16 000 € HT

Date limite d'inscription : 31 mars 2026

Frais d'inscription à la course :

(*Inclue la participation obligatoire de compensation carbone.*)

GT4 : 5200 € HT Alpine Elf Cup Series : 4400 € HT Ginetta Cup : 3800 € HT

Paiement 10 jours avant chaque compétition.

13.2. Tous les concurrents dont les demandes sont acceptées pour l'ensemble du Championnat FFSA GT s'engagent à participer à chaque compétition 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 compétition, 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 compétition. Dans ce cas une demande écrite devra être adressée au Collège des Commissaires Sportifs pour régularisation (documents, équipe chronométreurs...)

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 2026. 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 de 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

Chaque équipe recevra 4 "parking" ainsi que 16 laissez-passer par voiture et par compétition, comme suit :

- A.** 14 laissez-passer Team.
- B.** 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, 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 la compétition.

15.4. Les pilotes participant à la compétition ne sont pas considérés comme tiers entre eux.

16. INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

16.1. 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 Notice board.

16.2. 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 visibles sur le tableau d'affichage officiel, le notice board et la messagerie.

Les moniteurs de chronométrage sont également considérés comme affichages officiels, si les installations du circuit le permettent.

16.3. Toute décision ou communication concernant un concurrent devra lui être transmise aussitôt, avant la compétition. Le système de messagerie peut être utilisé pour transmettre des communications. Toutes les équipes doivent être connectées, et doivent surveiller, à tout moment durant la compétition, 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 seront communiquées avant la compétition. Cependant, le Bureau Permanent GT conserve le droit de faire des changements jusqu'à 120 minutes avant le départ de la première course de chaque compétition.

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

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, pré-qualificatifs 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.

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 compétition :

- | | |
|------------------------|-------------------------------|
| - 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 sous enquête.

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 la course dont le pilote pénalisé prendra le départ.
- 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 épreuve.

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 piste.

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 épreuve 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 épreuve 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 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 compétition.

18. RÉCLAMATIONS

Les réclamations devront être déposées conformément aux Prescription Générales et Règlement Standard des circuits 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 minimum 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 compétition 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 des 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 compétition :

- 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 pénalisé 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 la compétition 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 la compétition 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.

*Pour les Alpine Elf Cup Series les pénalités seront à régler directement auprès de Signature.

20. CHANGEMENTS DE PILOTES

20.1. Tout au long de la compétition, 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 la compétition, 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 de l'épreuve, qui peuvent imposer des restrictions, des conditions ou des sanctions comme ils l'entendent.

20.3. Temps de référence

Pour chaque compétition, 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 bleu). 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 lors 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 50^{ème} minute et la 70^{ème} minute. Les changements de pilotes sont libres. Le temps minimum de conduite du pilote au départ est de 50 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 une pénalité sera appliquée.

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, l'ouverture de la fenêtre sera donnée par le Directeur de course. 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

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 la compétition, 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 la compétition, 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).

L'Alpine Elf Cup Series aura son propre plan d'identification auquel il faudra se référer.

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 la compétition.

24.2. À chaque compétition, le Promoteur veillera à ce qu'il ait en sa possession une copie de toutes les licences des pilotes et des concurrents participants. La liste des concurrents et des pilotes 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 la compétition. 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. 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 la compétition. 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 de l'épreuve 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.

Ceci ne concerne pas les concurrents de l'Alpine Elf Cup Series dont les vérifications et contrôles techniques sont organisés séparément.

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 compétition 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 compétition, 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 elle pourra être disqualifiée de la compétition.

25.14. Pendant la compétition 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, pourra recevoir 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, par rapport au timing officiel et consistera en un seul tour, de la sortie à l'entrée des stands.

26. LIMITATIONS DES PNEUMATIQUES DURANT LA COMPETITION

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 compétition 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 compétition 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, 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 compétition 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 **trois trains** de pneus neufs peut être alloués et enregistrés. Un de ces trains devra obligatoirement être utilisés lors des séances libres et pré-qualificatives uniquement.
- b. Pour les autres courses, **deux trains** de pneus neufs peuvent être alloués pour la compétition.
- c. Les pneus usés, qui ont été enregistrés à une des épreuves précédentes du FFSA GT, peuvent être utilisés uniquement dans la limite de deux (2) trains 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.
- g. Si lors des essais qualificatifs et des courses, un train de pneumatiques est hors d'état après avis du contrôleur technique et de Pirelli, un train carry over utilisé lors des essais libres pourra remplacer le train endommagé.
- 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 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 compétition, 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 des essais qualificatifs** sera contrôlée, avec des contrôles aléatoires, avec une pression minimum de 1.30 bar (qui peut être modifié par Bulletin du Collège). *Cette disposition ne concerne pas l'Alpine Elf Cup Series.*

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 code-barres fournis par chaque équipe au Délégué Technique. La limite pour fournir cette liste 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 neuf 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 et les tests officiels, 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 compétitions, 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 les équipages AM, le poids du pilote sera considéré comme W.
- c. Si $W < 85$, alors le lest pilote embarqué dans la voiture sera de $85 \text{ (moins) } - W$.
- 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 la compétition. 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 $W \text{ (moins) } - 85$ 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 de la voiture

27.3. 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.

27.4. 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 de la compétition 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 GT.

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 compétition.

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 l'avoir poussée en lieu sûr), que ce soit avec ou sans l'assistance à distance de son 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 la voiture 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 la compétition, 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, GPS, etc.) ou grâce aux données enregistrées par le système d'acquisition installé à bord des voitures. 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 la compétition 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 la compétition.
- L'équipe actuellement en tête des catégories Pro-Am 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 compétition 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 la compétition.

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 la compétition ou dans un Bulletin des Commissaires Sportifs pendant la compétition.

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 de l'épreuve. 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 bleu) 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. Pour les courses de 1 heure 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. Pour les GT4 **Total Energies/Elf** est désigné comme fournisseur officiel de carburant pour la saison 2026. Seul ce carburant devra être utilisé par les Concurrents pendant toute la durée de la compétition y compris durant les séances d'essais officielles avant et pendant la saison. Aucun autre carburant n'est autorisé 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 compétition.

Pour l'Elf Cup Series : se référer au règlement technique.

31.2. Tout le carburant utilisé lors de chaque Compétition doit être acheté auprès de Total Energies/Elf sur la plateforme de commande en ligne avant la compétition. 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 dans le box voiture en marche arrière et moteur arrêté.
- b. Le ravitaillement en carburant doit être effectué avec un équipement conforme au Règlement Particulier de la compétition et contrôlée par les commissaires techniques. 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. La pompe de remplissage doit être mécanique et non électrique.
- 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 du stand 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 du stand le nouveau pilote peut monter dans la voiture pour la positionner dans la pit lane devant le box et commencer le changement de roues.

- 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 bleu pour la reconnaissance. Le contrôleur de la voiture (avec un brassard bleu) peut **seulement** superviser les opérations. Il ne peut pas toucher la voiture, ni les pièces de rechange.

L'utilisation de ventilateurs ou de souffleurs est interdite pendant la course quel que soit la raison de l'arrêt.

Une amende de 500 € à payer par le contrevenant sera appliquée en cas de non-respect de cette règle.

Le collège pourra sanctionner plus sévèrement l'équipe en cas de récidive.

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 de la voiture 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 du box.

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 la compétition, 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 2026

A préciser.

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 7 jours avant le début de cette compétition. (Se référer à l'Annexe 6), 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.

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 2 séances d'essais libres de 60 minutes maximum. Il n'y aura pas de Parc Fermé après ces 2 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 séance d'Essais libres 2 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, 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 susceptibles 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 qualificatives, 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 séances qualificatives. Si plusieurs pilotes obtenaient le même temps, priorité serait donnée à celui qui l'a obtenu en premier. Pour la course de 2 heures la grille de départ sera établie à partir de l'addition du meilleur tour de chaque pilote.

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 tard 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. 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 la compétition 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 zigzagement 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, GPS, 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 la compétition.

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

Format 1 : 2 courses de 60 minutes (Départ lancé)

Format 2 : 1 course de 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 est 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, les temps de compensation seront ajoutés à la fin de la course.

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 d'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 de chaque catégorie 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

chronométrateurs 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. Les classements officiels seront publiés 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 équipages Pro-Am et Am de chaque catégorie 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 la compétition, 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.

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 la compétition 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 teams 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 compétition 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 la compétition.

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

46.3. La zone de paddock est strictement réservée aux voitures de travail accréditées. Les voitures privées ne seront en aucun cas admises, 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 la compétition, 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 GT 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 compétitions :

- 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 la compétition, 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 GT 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 compétition, 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 compétition, toutes les voitures absentes seront en conditions de Parc Fermé pendant que le reste des voitures sera absent du site de la compétition. Les voitures qui n'assistent pas aux Parades obligatoires auxquelles elles sont supposées participer seront signalées aux Commissaires Sportifs.

Il doit être fait une demande auprès du collège, si des voitures doivent quitter le circuit pour des réparations. Ces voitures devront ensuite repasser au contrôle technique avant de reprendre la compétition.

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 la compétition.
- 4) Année et Date d'Expiration de la Licence du Circuit.
- 5) Horaires des vérifications administratives et techniques.
- 6) Horaires Officiels complet du Epreuve.
- 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 la compétition, désignés par l'ASN :

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

12) Tout autre élément spécifique.

PARTIE B1 : Organisation de la compétition

- 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 la compétition4 : 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 (uniquement pour les épreuves avec le chronométrage ITS)
- 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-ufolep/190-pack-gt4-ffsa-2026.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 ET 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 la compétition tel que défini par les dispositions du CSI.

Article 2 – Membres

Le Comité Sportif SRO sera composé à chaque compétition 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

Un représentant de l'Alpine Elf Cup Series

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 compétition, ou peuvent être fixées par courriel 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

Composition du bureau permanent GT :

Mrs Stéphane Ratel, Claude Surmont, Joël Doval

ANNEXE 6 : DERNIÈRES JOURNÉES D'ESSAIS

| COMPETITION | DATE DE LA COMPETITION | DERNIÈRE JOURNÉE D'ESSAIS PRIVÉS |
|--|--------------------------|----------------------------------|
| COUPES DE PÂQUES DE NOGARO | 4 - 6 avril 2026 | 28 mars 2026 |
| CHAMPIONNAT DE FRANCE FFSA DES CIRCUITS | 15 - 17 mai 2026 | 9 mai 2026 |
| SPA SPEEDWEEK | 19 - 21 juin 2026 | 13 juin 2026 |
| GT WORLD CHALLENGE EUROPE POWERED BY AWS | 31 juillet - 2 août 2026 | 25 juillet 2026 |
| CHAMPIONNAT DE FRANCE FFSA DES CIRCUITS | 9 -11 octobre 2026 | 3 octobre 2026 |