



Championnat de France FFSA GT
Règlement Sportif
Provisoire 2020

SRL
MOTORSPORTS GROUP

1. PREAMBULE

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

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

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

1.3 Le Bureau Permanent SRO GT4 peut :

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

1.4 Le comité Sportif du Championnat de France FFSA GT prendra des décisions relatives au Championnat de France FFSA GT selon l'annexe 4 au 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 souci de commodité et ne font pas partie du présent Règlement Sportif.

2.2. Ce règlement sportif rentrera en vigueur le 1^{er} Janvier 2020 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 bulletins issus du Bureau Permanent SRO GT4 et/ou du Comité Sportif, pour le Championnat de France FFSA GT, en spécifiant la date à laquelle les modifications entrent en vigueur.

3. OBLIGATIONS GENERALES

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

4. CONDITIONS GÉNÉRALES

4.1. Il incombe aux concurrents de s'assurer que toutes les personnes concernées par son engagement observent dans leur intégralité les dispositions du Code, les prescriptions générales relatives aux Circuits, les prescriptions générales relatives aux Séries Internationales, les prescriptions générales, le règlement standard des circuits d'asphaltes FFSA, le règlement technique et le règlement sportif.

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

4.3. Le classement final d'un pilote sera déterminé par la FFSA en accord avec le Bureau Permanent SRO GT4 et/ou le Comité Sportif du Championnat FFSA GT.

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

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

4.6. Toutes les personnes concernées de quelque façon que ce soit par une voiture engagée ou occupant quelque fonction que ce soit dans le paddock, les stands, la voie des stands ou sur la piste doit à tout moment porter le laissez-passer et les vêtements appropriés. Dans la voie de travail, des pantalons longs, manches longues et chaussures fermées sont obligatoires pour les épreuves d'une heure. Pour les épreuves d'endurance, l'équipement tel que décrit dans l'article 31.7 est obligatoire.

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

- Brassards blancs pour les contrôleurs de voitures
- Brassards rouges pour les mécaniciens
- Brassard jaune pour le personnel constructeur / manufacturier. Ce personnel doit respecter les instructions concernant les vêtements à porter dans la Pit Lane.

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

5. LICENCES

5.1. Tous les pilotes, concurrents et officiels participant à la Série doivent détenir une licence en cours de validité. Le minimum requis est une licence Internationale de grade D, et le cas échéant, des licences valides et/ou les autorisations délivrées par leur ASN.

6. VOITURES ELIGIBLES

6.1. Les épreuves sont d'abord et avant tout réservées aux voitures Grand Tourisme GT4 et aux voitures homologuées par le RACB, 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 de points. Les points éventuels seront donc distribués à la voiture et pilotes suivantes

7. EPREUVES DE LA SERIE

7.1. Chaque épreuve aura le statut d'une compétition nationale réservée.

7.2. Le Championnat FFSA GT est composé de 5 épreuves avec deux courses d'une durée de soixante (60) minutes chacune plus une épreuve avec une course d'une durée de cent vingt (120) minutes, la deuxième course étant d'une durée de soixante (60) minutes.

Sauf circonstances exceptionnelles, chaque épreuve du championnat sera constituée de :

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

7.3. Le nombre maximum d'épreuves composant la Série est fixé à six (6).

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

7.5. 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.

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

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

- Epreuve 1	10-13 avril 2020	Nogaro	France
- Epreuve 2	21-24 mai 2020	Pau	France
- Epreuve 3	18-21 juin 2020	Ledenon	France
- Epreuve 4	17-19 juillet 2020	Spa-Francorchamps	Belgique
- Epreuve 5	11-13 septembre	Magny-Cours	France
- Epreuve 6	3-4 octobre 2020	Paul Ricard	France

Des tests privés officiels seront organisés avant les épreuves de Nogaro, Ledenon, Magny-Cours et Paul Ricard / voir Article 33.5

8. CLASSEMENTS ET POINTS

8.1. Des points pour les différents Championnats et Trophées Pilotes et Équipes sont attribués selon ce barème :

a) Course d'une heure

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

b) Course de deux heures

- 1ère: 33 points
- 2ème 24 points
- 3ème: 19 points
- 4ème: 15 points
- 5ème 12 points
- 6ème: 9 points
- 7ème: 6 points
- 8ème: 4 points
- 9ème: 2 points

8.2. Si une course est suspendue ou arrêtée, conformément à l'article 40, et qu'elle ne peut reprendre :

- A. Aucun point ne sera attribué aux pilotes, si le pilote de tête n'a pas effectué au moins 1 tour, en dehors d'une procédure de Safety Car.
- B. La moitié des points seront attribués 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.

8.3. Les titres Champion de France FFSA GT « Pilotes » seront décernés dans les catégories Pro-Am, Silver et Am, aux pilotes ayant totalisé le plus grand nombre de points, en prenant en considération, toutes les courses du Championnat de France FFSA GT qui auront effectivement eu lieu. À partir de la cinquième épreuve de la saison, tout pilote n'ayant pas déjà participé à une épreuve du Championnat de France FFSA GT en 2020 ne marquera pas de points. Ces points seront attribués au pilote suivant en fonction du classement de la course. Dans chaque catégorie, un minimum de 5 voitures classés dans la saison est obligatoire pour valider le titre FFSA.

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

8.5. Des titres pour les pilotes féminines, les juniors, les constructeurs ou les pilotes Rookie, pourront également être organisés.

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 épreuve.
- E. Cas particulier : Les pilotes de la même voiture qui terminent avec le même nombre de points partagent la même place dans le classement de la Série.

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

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

9. ORGANISATEUR

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

10. ORGANISATION DES EPREUVES

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

11. OFFICIELS

11.1. Les officiels suivants seront nommés pour la Série :

- Un Superviseur Sportif Officiel et si nécessaire un adjoint
- Un directeur de Course
- 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

11.2 Le directeur de course et/ou son adjoint doit 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 Code ou au règlement sportif.

B. L'arrêt de toute voiture conformément au Code 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 l'épreuve à assurer leurs fonctions, de vérifier dans leurs domaines de compétences que tous les règlements techniques régissant la Série sont respectés, de faire les commentaires qu'ils jugent nécessaires et élaborer tout rapport nécessaire concernant l'épreuve.

11.5. Le délégué technique de la Série, nommé par SRO pour le Promoteur, sera responsable des vérifications techniques. Il aura pleine autorité sur les commissaires techniques nationaux et fera un rapport au responsable des commissaires techniques.

12. INSCRIPTION DES CONCURRENTS

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

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

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

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

Tout pilote ayant reçu une dérogation temporaire de catégorisation sera indiqué dans la liste des engagés avec un astérisque. Les performances de tout pilote ayant reçu une dérogation seront surveillées et la dérogation pourra être enlevée à tout moment sans préavis. Des équipages qui bénéficient d'une dérogation pourront être sujets à des poids handicaps ou pénalités de temps, par décision du Comité Sportif. Une catégorisation provisoire ne constituera pas une catégorisation FIA.

12.2. Les équipages maximums suivants seront autorisés en Championnat de France catégorie Silver :
Silver- Silver (avec une pénalité temps au changement de pilotes).

12.3 Les équipages maximums suivants seront autorisés en Championnat de France catégorie PRO AM :

Platinum- Bronze (avec accord du comité sportif)
Gold- Bronze
Silver- Bronze

12.4 Les équipages maximums suivants seront autorisés en Championnat de France catégorie AM :

Bronze- Bronze

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

12.6 La Série est principalement destinée aux équipages composés de pilotes participant ensemble à toute la saison afin de remporter le titre.

12.7 Pendant les deux dernières manches, sauf en cas de force majeure, reconnu comme tel par le Comité Sportif, tout changement de voiture et/ ou de pilote dans l'équipage entrainera l'invisibilité de ceux-ci au classement pilotes et team pour ces manches.

12.8 Si un équipage est éligible pour plusieurs catégories, le choix de catégorie doit être faite avant le fin des vérifications administratives.

13 CONDITIONS DE PARTICIPATION

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

SRO Motorsports Group Paris
34 Avenue Georges 5
75008 Paris
France

E-mail : maryon@sro-motorsports.com

Mobile : +33 (6) 34 62 47 46

SWIFT : CMCIFRPP

IBAN : FR76 3006 6109 3400 0104 7530 145

Frais d'inscription pour la Saison :

6 épreuves - € 23 500 Hors Taxes, € 28 200 TTC / Date limite d'inscription :23 mars 2020

Frais d'inscription à la Course :

€ 4 500 Hors Taxes, € 5 400 TTC avec paiement 10 jours avant chaque épreuve

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

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

13.4. Les changements de pilotes sont autorisés, en cas de force majeure, comme défini par le Promoteur, au plus tard 48 heures avant le début des vérifications de ladite épreuve.

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 Code Sportif International de la FIA et ses annexes comme toutes contraintes et accords applicables aux Championnat de France FFSA GT 2020. Le concurrent déclare avoir lu et compris le Code et ses annexes.

13.6 Les candidatures ne seront acceptées qu'après règlement, par le concurrent ou 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 en aura été informé par le Promoteur.

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

14. LAISSEZ-PASSER

14.1. Chaque équipe recevra 11 laissez-passer par voiture et par épreuve, comme suit :

- A. 6 laissez-passer voie des stands
- B. 5 laissez-passer paddock
- C. 4 parkings

15. ASSURANCE

15.1. L'organisateur d'une épreuve 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'épreuve, l'organisateur doit envoyer au Promoteur le détail des risques couverts par l'assurance, laquelle doit être conforme aux lois nationales en vigueur. Ce certificat d'assurance sera tenu à la disposition des concurrents.

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

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

16. INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

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

16.2. Tous les classements et résultats des essais et des courses, ainsi que toutes les décisions des officiels, seront affichés dès que possible sur le tableau d'affichage officiel et sur le serveur Informatique du site Internet www.GT4series.com / Rubrique Noticeboard.

16.3. Toute décision ou communication concernant un concurrent devra lui être transmise aussitôt que possible. Le système de messagerie peut être utilisé pour transmettre des communications.

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

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

17. INCIDENTS

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

- A. Nécessité l'arrêt d'une séance d'essais (libres, officiels ou qualificatifs, Article 34) ou la suspension d'une course (Article 40)
- B. Constitué une violation du présent Règlement Sportif ou du Code
- 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 3, dans leur voiture. La caméra doit être montée de façon à ce qu'elle filme la piste de course vers l'avant. Les données du système de caméra intérieure peuvent être utilisées par les commissaires sportifs, le Superviseur Sportif Officiel, et/ou le Directeur de Course, ou le Promoteur, pour enquêter sur tout incident. Toutes

les données du système de caméra intérieure sont la propriété du Promoteur et seront rendues à l'équipe après l'épreuve. (Voir article 25.9)

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

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

17.4. Il appartiendra aux commissaires sportifs, sur rapport ou demande du Superviseur Sportif Officiel et/ou du Directeur de Course, si un ou des pilote(s) impliqué(s) à un incident doit (doivent) être pénalisé(s).

17.5. 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 impliquées apparaîtra sur les moniteurs de chronométrage, si les installations du circuit le permettent. Tout incident est considéré comme étant sous investigation automatiquement.

17.6. 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.

17.7. Les commissaires sportifs et/ou le Superviseur Sportif Officiel et/ou le Directeur de Course 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. 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 libre, officiel ou de qualification. La voiture pourra rejoindre la séance en question uniquement après le temps de pénalité écoulé.
- E. Une pénalité en temps d'au moins 10 secondes qui sera ajoutée au temps total en course et appliquée, si possible, avant la cérémonie de remise des prix sur le podium.
- F. Un avertissement.
- G. Un recul d'au moins deux (2) places sur la grille de départ de la prochaine course du pilote.
- H. Disqualification des résultats.
- I. 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 and go dans le cas B) du pilote concerné. Ce temps de pénalité dépend du circuit et de la longueur de la voie de stands et sera publié dans un bulletin par le Collège des commissaires en début de chaque Meeting. Pour rappel, une pénalité de temps, un drive-through, un stop and go et un recul de place ne sont pas susceptibles d'appel ou de réclamation.

17.8. Si les commissaires sportifs et/ou le Superviseur Sportif Officiel et/ou le Directeur de Course décident d'imposer l'une des sanctions prévues à l'article 17.7 et 17.7 B, la procédure suivante doit être appliquée :

a) Les commissaires sportifs et/ou le Superviseur Sportif Officiel et/ou le Directeur de Course notifieront au concurrent concerné la pénalité qui lui a été imposé et celle-ci sera également affichée sur les moniteurs de chronométrage. À 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 17.7B, avant de se rendre dans la zone de pénalité où elle 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 déploiement de la voiture de sécurité. Le nombre de fois que le pilote franchit la ligne derrière la voiture de sécurité sera ajouté au nombre de fois maximum qu'il peut franchir la ligne sur la piste. 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 32.9. En cas d'impossibilité pour le pilote de démarrer seul sa voiture, ses mécaniciens pourront la ramener dans les stands.

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.

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

17.10 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 – 65 km/h ; 2 points au-dessus de 65 km/h
• Stop & Go	2 points
• Provoquer une collision	jusqu'à 5 points selon 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 (par exemple, les infractions lors d'arrêts aux stands, les limites de la piste...). 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
- Un pilote avec 4 points verra sa voiture rétrogradée de 10 places sur la grille de la prochaine course.

- Un pilote avec 5 points ou plus se verra infliger un Drive-Through pour sa voiture, à appliquer sur la prochaine course.

Après que ces pénalités aient été infligées, le pilote aura 3 points de pénalité déduits de son score et le reste sera reporté sur la prochaine épreuve. Les points de pénalité seront reportés sur la prochaine épreuve. Pour chaque épreuve où le pilote ne marquera pas de nouveaux points de pénalité, deux points seront déduits. Les scores négatifs ne seront pas pris en compte.

18. RECLAMATIONS

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

19.SANCTIONS

19.1. Les commissaires sportifs et/ou le directeur de course et/ou le Superviseur Sportif Officiel peuvent infliger les pénalités expressément prévues par le présent règlement sportif. Pour tous les cas non couverts par le présent règlement sportif, les règles du Code Sportif International s'appliqueront.

19.2. Les pénalités de type "Drive Through", les pénalités en temps d'au moins 10 secondes 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 Superviseur Sportif Officiel et/ou 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.

19.3. Si un pilote ou un concurrent répète la même infraction durant toute la saison, ou lorsque apparaissent des circonstances aggravantes, les sanctions mentionnées dans le présent Règlement Sportif et les Annexes peuvent être revues à la hausse par les commissaires sportifs et/ou le Superviseur Sportif Officiel à leur discrétion. Tout pilote qui reçoit deux sanctions pour une infraction à la conduite, infligée par le Superviseur Sportif Officiel et/ou le Directeur de Course et/ou le collège des commissaires sportifs, au cours de la saison, se verra, lors de la seconde, reculer de 4 (quatre) places sur la grille de départ, lors de la prochaine course, à laquelle le pilote concerné participera.

19.4. Sanctions disciplinaires :

La survenance de tout incident dans le paddock et/ou sur la piste (actes de provocation en tous genres, verbales ou écrites, compris sur les réseaux sociaux, y 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 SRO Motorsports Group ou ses partenaires, etc.) commis par un membre de l'équipe, un concurrent, ou un pilote, ou son entourage, peut être signalé aux commissaires sportifs, qui prendront toutes décisions qu'ils jugent appropriée. L'équipe sera tenue pour responsable des actes des personnes dans leur entourage, et pourra être sanctionnée en conséquence.

19.5. 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 Motorsports Group, ou son représentant, qui restera le seul bénéficiaire. SRO Motorsports Group fera don de ces pénalités financières à une fondation. Les voitures ne seront pas autorisées à reprendre la séance suivante, tant que les pénalités financières n'auront pas été payées.

20. CHANGEMENTS DE PILOTES

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

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

20.3. Temps de référence

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

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

20.4. Il y aura un Arrêt au stand obligatoire pour chaque course.

a/ Pour les courses d'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 25m.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 la course de 2 heures :

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

20.5. Pour chaque arrêt au stand obligatoire pendant les courses d'une heure, un changement de pilote doit avoir lieu. 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'1 heure), la voiture concernée sera sanctionnée par une pénalité minimum de 165 secondes après la course.

20.7. La vitesse maximale autorisée dans la voie des stands est de **50 km/h**.

20.8. 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.

20.9. Les pénalités « Drive-Through » et « Stop&Go » peuvent être infligées si il y a violation des articles 20.1 à 20.8, à savoir :

- A. Temps entre les deux boucles de chronométrage inférieur au temps publié (article 20.3): Pénalité « Stop&Go » de la durée du temps manquant.
- B. Infraction à l'article 20.8 : Pénalité « Drive-Through »

- C. Vitesse supérieure à la limite de 50 km/h dans la voie des stands (article 20.6 ou 20.7): Pénalité « Drive-Through »
- D. Début de l'arrêt au stand obligatoire en dehors de l'horaire obligatoire (article 20.4 A ou article 20.4 B.): Pénalité « Stop&Go » équivalente à la durée hors horaire prévu avec un maximum de 80 secondes.

21. CONDUITE

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

22. NOMBRE DE VOITURES ADMISES

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

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 Code.)

24. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

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

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

24.3. On ne peut exiger d'aucun concurrent, pilote ou toute autre personne concernée par une voiture, qu'il/elle signe une décharge de responsabilité.

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 officiels, conformément aux horaires de l'épreuve. Les concurrents et les pilotes ne seront pas autorisés à participer aux qualifications et à la course, sans avoir passé avec succès la procédure des vérifications administratives.

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

25. VERIFICATIONS TECHNIQUES

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

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

qualificatifs sera publiée après les vérifications techniques.

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

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

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

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

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

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

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

25.6. Les commissaires techniques peuvent :

- A. Vérifier la conformité d'une voiture ou d'un concurrent à tout moment au cours d'une épreuve
- 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, et 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 3 kg de carburant. Les 3 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 l'épreuve, suite à une décision du Superviseur Sportif Officiel, des commissaires sportifs et/ou des commissaires techniques. Ainsi, les concurrents sont responsables de l'enregistrement d'une copie de toutes les données d'une épreuve, sans les modifier, les supprimer, ou les détériorer, jusqu'à deux heures après la dernière course de la manifestation.

25.10. Le Superviseur Sportif Officiel peut exiger que toute voiture impliquée dans un accident soit arrêtée et contrôlée.

25.11. Les Commissaires Sportifs publieront les conclusions des commissaires techniques, chaque fois que des voitures sont vérifiées au cours de l'épreuve.

25.12. Si une voiture n'est pas en conformité avec sa fiche d'homologation GT4 SRO/RACB, elle pourra être disqualifiée de l'épreuve.

25.13. Pendant l'épreuve hors essais libres ou officiels, 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), la couvre-culasse(s), le carter inférieur et le bloc moteur, et tous les éléments qui sont solidarités les uns aux autres au moyen des scellés (plombs)

- Le châssis ou la structure monobloc.

Toute voiture, en contravention avec cette règle, recevra une pénalité du Collège des Commissaires, avec au minimum un départ de fond de grille pour la prochaine course.

26. LIMITATIONS DES PNEUMATIQUES DURANT L'ÉPREUVE

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

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

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

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

26.5 Un pneu « usé » est un pneu qui a été enregistré pour une épreuve précédente, 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. Les pneus pluie ne peuvent être utilisés, qu'après que la piste ait été déclarée humide par le directeur de course, pour les séances d'essais (Essais libres, essais officiels, Qualificatifs).

Il n'y a pas de marquage sur les pneus pluie. Pendant la course, en cas de changement de pneus (de pneus slicks vers pneus pluie ou vice-versa), un arrêt obligatoire devra être observé (moteur arrêté, dont la durée sera calculée entre l'entrée et la sortie des stands, et sera communiquée à chaque épreuve par un bulletin, des additifs au règlement ou des notes d'information).

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

26.11. Limitation des pneus :

a) Pour la première épreuve de la saison d'une voiture engagée dans le championnat, un maximum de **trois trains** de pneus neuf peut être achetés et enregistrés. Un maximum de **deux trains** de pneus neuf pourra être utilisé pendant les séances de qualification et les courses d'une (1) heure, un (1) train supplémentaire pour la course de deux (2) heures.

b) Pour les autres courses, **deux trains** de pneus neuf peuvent être achetés pour l'épreuve.

c) Les pneus usés, qui ont été enregistrés à une course précédente du FFSA GT, peuvent être utilisés uniquement pendant les séances libres ou officiels.

d) Un pneu ne peut être enregistré que pour une seule voiture par épreuve.

e) Les pneumatiques en provenance d'autres championnats GT4 sont interdits.

f) Il n'y a aucune limitation concernant le nombre de pneus pluie utilisés.

26.12. Le contrôle des pneus sera réalisé selon une procédure définie par le délégué technique.

26.13. L'utilisation d'un pneu joker (c'est à dire la désinscription d'un pneu et le remplacement d'un pneu enregistré) est autorisé, sans l'approbation des commissaires sportifs, mais pour des raisons exceptionnelles, et présentées par écrit au délégué technique. (Voir article 26.17)

26.14. La vérification des pneus sera effectuée à partir de la liste des codes-barres fournis par chaque équipe au délégué technique. La limite pour fournir cette liste de codes-barres est de 2 heures (120 minutes) avant la première séance d'essais libres. Une équipe qui ne donnerait pas le feuillet au département technique avant la limite sera signalée au Collège pour une éventuelle pénalité.

26.15. L'utilisation d'un système de chauffage pour les pneus est interdit.

26.16. En plus des pneus slicks neufs autorisés pour chaque épreuve, chaque voiture engagée dans la Série dispose d'une allocation d'un (1) pneu joker par épreuve. 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 l'épreuve suivante.

L'utilisation d'un pneu « Joker » sera autorisée, après confirmation du Collège des commissaires, et 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.

26.17. 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 « changement de pilote » prévue dans ce règlement.

26.18. L'utilisation d'un pneu non marqué est strictement interdite. Durant les essais libres, essais officiels 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.

26.19. Pour les tests officiels avant les épreuves de Nogaro, Ledenon, Magny Cours et Paul Ricard, les pneus sont libres pour autant qu'ils soient en conformité avec l'article 26.1. Les pneus des tests officiels ne peuvent pas être utilisés pendant les épreuves.

27. PESAGE

27.1. Le poids d'une voiture pourra être vérifié à tout moment durant une épreuve. Le Bureau Permanent SRO GT4 se réserve le droit de prendre des décisions concernant le poids des voitures à tout moment durant une épreuve.

- A. Après les séances d'essais qualificatifs et les courses, le délégué technique peut décider de peser certaines voitures, parmi celles qui sont classées.
- B. Si le poids d'une voiture est inférieur à celui spécifié dans le Règlement Technique ou les Bulletins, le concurrent concerné pourra se voir infliger une des pénalités prévues à l'Article 27.1 E), sauf si l'insuffisance de poids est due à la perte accidentelle d'une pièce de la voiture.
- C. Aucune substance ne pourra être ajoutée à une voiture, y être posée ou en être enlevée, une fois qu'elle a été sélectionnée, ou a terminé la course, ou pendant la procédure de pesage, sauf par un commissaire technique, dans le cadre de ses activités officielles, et en accord avec le règlement technique de la Série.
- D. Personne d'autre que les commissaires techniques et les officiels ne peut pénétrer ou rester dans le garage technique sans l'autorisation expresse du Délégué Technique.
- E. Le poids moyen des pilotes dans chaque voiture engagée dans la Série sera calculé. Chaque pilote devra déclarer son poids, avec combinaison, sous-vêtements, gants, casque et HANS. Chaque concurrent devra signer un document fourni par le promoteur pour officialiser cette déclaration au moment des vérifications techniques de la première épreuve. Si ce poids devait changer lors de la saison, le concurrent devra le déclarer lors des vérifications techniques ; la modification sera notée et de nouveau signée. Des contrôles aléatoires seront effectués. En cas de non-respect des déclarations, une pénalité du collège des commissaires sera appliquée. Si le poids moyen des pilotes d'une voiture est supérieur à 85 kg, un poids, dont le montant sera défini par le comité sportif, pourra être enlevé de l'éventuel poids BOP de la voiture.
- F. En cas d'infraction à ces dispositions relatives au pesage des voitures, les commissaires sportifs pourront faire reculer le concurrent sur la grille d'autant de places qu'ils le jugent approprié, ou lui infliger d'autres pénalités pouvant aller jusqu'à la disqualification de la course.

28. CONDITIONS GENERALES 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 à 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.
- G. Des caméras embarquées qui transmettent des images vidéo pourront être autorisées avec permission écrite du Comité Sportive et confirmation de sécurité du délégué technique. En cas d'interférences avec les signaux de chronométrage, de l'enregistreur de données ou de la télévision, cette permission sera retirée.

28.2. Pendant l'épreuve, 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 toutes 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 euros)
- Deuxième infraction : quatre cent euros (400 euros)
- Troisième infraction : six cent euros (600 euros)

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.

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 autre information. Les informations données sur la fréquence radio de la direction de course seront aussi affichées sur les écrans. Tous ces messages, écrits ou oraux, doivent être respectés. Toutes les équipes doivent être connectées au système de messagerie interne SRO : Messagerie FFSA GT4.

29. SECURITE GENERALE

29.1. Des instructions officielles seront transmises aux pilotes au moyen de signaux prévus par le Code. Les concurrents ne doivent pas utiliser de drapeaux semblables de quelque manière que ce soit à ces signaux.

29.2. Il est strictement interdit aux pilotes de conduire leur voiture dans le sens contraire de celui de la course, à moins que ce ne 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.

29.3. Tout pilote ayant l'intention de quitter la piste, en manifestera l'intention en temps utile, et s'assurera qu'il pourra le faire sans danger.

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

29.5. Un pilote qui abandonne sa voiture doit la laisser au point mort avec le volant en place.

29.6. 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).

29.7. L'organisateur doit mettre à disposition au moins deux extincteurs d'une capacité de 5 kg pour chaque stand, et s'assurer de son bon fonctionnement.

29.8. Sauf dans les cas expressément autorisés par le Code 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.

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

29.10. Pendant les périodes commençant 10 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.

29.11. Les pilotes prenant part aux essais et à la course doivent toujours porter les vêtements, les sous-vêtements, le casque, et le dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA (Système HANS/FHR) spécifiés dans l'annexe L du Code chapitre III article 1.1.

29.12. Pour le casque, les normes FIA 8860-2004 et FIA 8860-2010 ne sont pas obligatoires mais fortement recommandées.

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

29.14. Tout au long d'une épreuve, la vitesse sera limitée à 50 km/h dans la voie des stands et des mesures de sécurité maximales seront prises.

Toute violation de cette règle, pendant les essais libres, essais officiels et les qualifications (cumul sur la saison) entraînera des sanctions suivantes pour le pilote :

- A. Première infraction : Cinquante euros (€ 50,00) d'amende pour chaque km/h au dessus de la limitation.
- B. Deuxième infraction : Cinquante euros (€ 50,00) d'amende pour chaque km/h au dessus de la limitation et meilleur temps de qualification supprimé.
- B. Troisième infraction : Cinquante euros (€ 50,00) d'amende pour chaque km/h au dessus de la limitation et tous les temps de qualification supprimés.

Pendant la course, les commissaires sportifs peuvent infliger une pénalité à tout pilote qui dépasse la limite comme stipulé dans l'Article 20.9 C.

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

29.16. 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.

29.17. 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 une 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.

29.18. Les personnes de moins de 16 ans ne sont pas autorisées dans la zone des stands.

29.19. 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.

29.20. Le Superviseur Sportif Officiel ou le médecin-chef peuvent demander à un pilote de se soumettre à un examen médical à tout moment pendant la durée d'une épreuve.

29.21. Le non-respect des conditions générales de sécurité du Code, ou du présent règlement sportif, pourra entraîner la disqualification de l'épreuve pour la voiture et les pilotes concernés.

29.22. Un ou plusieurs drapeaux jaunes, présentés par les commissaires de piste, signaleront l'existence d'un danger sur la piste, quelle qu'en soit la nature. Les pilotes doivent réduire significativement leur vitesse et se préparer à changer de direction à 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 0,5 seconde dans ce secteur par rapport au tour précédent. Effectuer un dépassement est strictement interdit dans de telles circonstances.

Toute violation de cette règle pendant les séances d'essais libres, essais officiels 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.

29.23. Suite à 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 suivante sera appliquée :

- A. Le directeur de course affichera sur les moniteurs de chronométrage "Full yellow".
- B. Les commissaires de piste agiteront les drapeaux jaunes, à tous les postes, et sur la totalité du circuit.
- C. La vitesse maximum sera de 80 km/h pendant cette procédure.

- D. Tous les chronos enregistrés après le signal «Full Yellow», ne seront pas pris en compte.
- E. S'il est prouvé qu'un pilote n'a pas assez ralenti lors de cette procédure, une sanction sera prise par les commissaires sportifs et/ou le directeur de course.
- F. La fin de la procédure et le retour à la normale seront annoncés comme suit :
 - Sur les moniteurs de chronométrage.
 - Les commissaires de piste agiteront un drapeau vert pendant un tour.
 - À partir du moment où les drapeaux verts seront agités, à la fin de la neutralisation sous régime « Full Yellow », les chronos seront à nouveau pris en compte.

29.24. Quand un pilote utilise une échappatoire, il doit respecter les instructions qui lui sont données par les commissaires sportifs 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 de type « Drive-Through ».

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.

30.2. Pendant la procédure de départ, sauf si une voiture est poussée sur la grille, les voitures ne peuvent être déplacées, que de l'espace assigné à l'équipe, jusqu'à la sortie des stands.

30.3 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.

30.4. Les concurrents ne doivent pas peindre des lignes sur une partie quelconque de la voie des stands.

30.5. 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.

30.6. 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 il doit se retirer, à l'exception du Contrôleur de la Voiture (brassard blanc), dès que le travail est terminé et avant la mise en route du moteur de la voiture.

30.7. Il incombe au concurrent, à bord de sa voiture, de ne quitter son stand après un arrêt, que lorsqu'il peut le faire en toute sécurité. Les voitures dans la voie rapide ont la priorité sur celles qui quittent la voie de travail.

30.8. 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.

30.9. 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 un bulletin des Commissaires Sportifs.

31. CARBURANT ET RAVITAILLEMENT

31.1. Pendant toute la durée de l'épreuve, tous les concurrents devront utiliser le carburant désigné

par le promoteur. Cela sera précisé pour chaque épreuve via un bulletin ou dans le règlement particulier.

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

31.3. Course de 2 heures :

a. Le ravitaillement en carburant n'est autorisé que devant le box ou la zone des stands assignée à chaque équipe.

b. Le ravitaillement en carburant doit être effectué avec un équipement conforme à la Règlement Particulier de l'épreuve et contrôlé par les représentants techniques de l'épreuve. Il incombe à l'équipe de procéder au montage et de tester le bon fonctionnement de l'équipement avant l'heure indiquée de son inspection.

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

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

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

d. Les vêtements portés par les équipiers désignés dans les stands comme ravitailleurs et préposé à l'extincteur doivent être conformes à la réglementation 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. Les organisateurs ont le droit de refuser tout équipement jugé inférieur à une norme raisonnable.

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 : 5 kg), prêt à fonctionner, soit à côté de la voiture.

j. Tout le carburant stocké dans les stands doit l'être dans des fûts d'origine du fournisseur de carburant.

32. ASSISTANCE DANS LA VOIE DES STANDS

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

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

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

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

32.3. Les techniciens pneumatiques officiels de la Série, 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 'Industrie'.

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.

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, 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. Le personnel de l'équipe peut utiliser des sucettes pour indiquer aux voitures la zone de travail.

33. ESSAIS LIBRES, ESSAIS OFFICIELS, ESSAIS QUALIFICATIFS

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

33.2. La liste des concurrents, des voitures, et des pilotes autorisés à prendre part à l'épreuve, sera publiée après la fin des vérifications administratives et techniques. Aucun pilote ne peut prendre le départ de la course, sans avoir pris part aux essais qualificatifs, sauf cas de force majeure reconnu comme tel par les commissaires sportifs.

33.3. Pendant les essais qualificatifs, des contrôles de marquage de pneus pourront être effectués avant de reprendre la piste, sous les ordres des commissaires de piste. Un feu vert et un feu rouge seront placés à la sortie de la voie des stands. Les voitures ne peuvent quitter la voie des stands que lorsque le feu vert est allumé. De plus, un drapeau bleu, ou un feu bleu clignotant, sera visible à la sortie de la voie des stands, afin de prévenir les pilotes quittant la voie des stands, si des voitures approchent sur la piste.

33.4. Une ou deux séances officielles de tests de Balance of Performance, sur un ou deux jours, peuvent être organisées par SRO. Tous les constructeurs et préparateurs seront invités à cette séance, dont les coûts seront répartis entre les participants. La présence d'au moins une voiture par modèle homologué, et d'une voiture par modèle à homologuer avant le début de la saison, est obligatoire à chaque séance.

33.5. Une ou plusieurs séances de tests officiels et/ou journées médias, pourront être proposées par le Promoteur pendant la saison. Tous les participants à la saison complète du Championnat de France FFSA GT sont obligés d'être présents, avec au moins une des voitures qu'ils ont l'intention d'engager sur la saison, et sur au moins une des 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.

Calendrier des essais officiels 2020 :

Nogaro	vendredi 10 avril 2020
Ledenon	Jeudi 18 juin. 2020
Magny-Cours	jeudi 10 septembre 2020
Paul Ricard	jeudi 1 octobre 2020

Le tarif par voiture pour chaque séance d'essais officiel est :

Nogaro	1000€ hors taxes
Ledenon et Magny-Cours	1750 € hors taxes
Paul Ricard	1900 € hors taxes.

33.6. Essais privés

Par essais privés, s'entend tout essai réalisé par tout pilote engagé dans la Série, avec une voiture éligible pour le Championnat. Les essais privés sont interdits sur tous les circuits qui accueillent une épreuve de la Série, à compter de 14 jours avant le début d'une épreuve, et jusqu'à la date prévue de cette épreuve, sauf avec la permission Comité Sportif. La participation à des épreuves comptant pour d'autres championnats ou séries n'est pas considérée comme des essais privés. Les séances d'essais organisés par « Curbstone Events » sont considérées comme des essais privés.

Derniers jours pour les essais privés, par épreuve :

- Epreuve 1	Nogaro	24 mars
- Epreuve 2	Pau	6 mai
- Epreuve 3	Ledenon	3 juin
- Epreuve 4	Spa-Francorchamps	1 juillet
- Epreuve 5	Magny-Cours	26 août
- Epreuve 6	Paul Ricard	16 septembre

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 l'épreuve 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 l'épreuve.

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

33.8. Il y aura une séance d'essais libres de 60 minutes maximum et une séance d'essais officiels de 60 minutes maximum. Il n'y aura pas de Parc Fermé après ces séances, sauf si cela est demandé par le directeur de course ou le délégué technique.

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

Le Pilote 1 sera le pilote avec la catégorisation FIA inférieure.

Le Pilote 2 sera le pilote avec la catégorisation FIA supérieure.

En cas de deux pilotes Bronzes ou Silver, l'équipe devra désigner qui sera le Pilote 1, et qui sera le Pilote 2, avant la fin des vérifications administratives.

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 de 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 de 10 minutes entre la séance de qualification 1 et la séance de qualification 2. La pause de 10 minutes 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 cette pause de 10 minutes, toutes les voitures seront considérées comme étant sous régime de parc fermé. Aucun travail ne pourra être effectué sur les voitures, sauf le changement de pilote et le montage des pneumatiques. Aucun ravitaillement ne sera autorisé. Aucun ordinateur ne pourra être connecté à la voiture. Aucun transfert de données ne pourra être effectué. Si ces consignes ne sont pas respectées, il s'agira d'une violation des règles du Parc Fermé et les commissaires sportifs infligeront des sanctions.

33.11. Dans le cas 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 le plus rapidement possible, afin que sa présence ne constitue pas un danger, ou ne gêne les autres concurrents. Si le pilote ne peut pas déplacer sa voiture de cette position dangereuse, il est du devoir des commissaires de piste de l'aider.

33.13. 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, 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 toute autre séance d'essais ce jour-là.

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

33.15. 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.

33.16. Tous les tours effectués pendant les essais qualificatifs seront chronométrés pour déterminer la position des voitures au départ des courses. À l'exception d'un tour dans lequel un drapeau rouge est présenté, chaque fois qu'une voiture franchit la ligne, elle sera réputée avoir effectué un tour.

33.17. Si un pilote provoque l'arrêt de la séance de qualification (drapeau rouge), ou si elle est neutralisée sous «Full Yellow», le meilleur temps du pilote impliqué pourra être annulé. Les décisions des commissaires Sportifs et/ou du directeur de course concernant toute 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.

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

34. ARRET DES SEANCES 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 d'annulation 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, elle sera réputée avoir effectué un tour.

34.4. Tous les temps réalisés pendant le tour ou 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 si le Directeur de Course l'autorise par un message radio et sur les moniteurs, et uniquement quand les voitures auront rejoint les stands.

35. LA GRILLE

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

35.2. Les grilles de départ des courses seront établies selon le meilleur temps réalisé par chaque voiture, durant les séances d'essais qualificatifs et selon les articles 33.6 et 35.1. Si plusieurs pilotes obtenaient le même temps, priorité serait donnée à celui qui l'a obtenu en premier.

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

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

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

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

35.5. La voiture la plus rapide s'élancera pour la course, depuis la position sur la grille qui était la pole position les années précédentes ou, sur un nouveau circuit, qui a été désignée comme telle par la FIA ou l'ASN.

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 1 heure avant le départ, une nouvelle grille de départ sera publiée par les commissaires sportifs.

35.9. La grille sera en formation 2 x 2 et les rangs de la grille seront séparés par au moins 8 mètres.

35.10. Si les séances d'essais qualificatives ne peuvent pas avoir lieu, ou si les essais sont arrêtés avant que des temps ont été réalisés, alors les temps marqués par chaque pilote pendant la séance d'essais officiels seront utilisés pour établir les grilles.

36. PRE-GRILLE

36.1. Pour la course de Pau, où les concurrents seront sous les auvents dans le paddock, ils devront être présents sur la pré-grille quinze (15) minutes avant le début des qualifications et de la course. Pour les courses où les voitures sont dans les box, il n'y aura pas de pré-grille.

37. PROCEDURE DE DEPART

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

37.2. 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.

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

37.4. 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 et quinze secondes, avant le départ du tour de formation, et chacun de ces signaux sera accompagné par un signal sonore.
- Lorsque le signal dix minutes sera montré, toutes les personnes, sauf les pilotes, officiels et personnels techniques des équipes devront quitter la grille.
- 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 37.19. 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, écoperait d'une pénalité.
- Lorsque le signal une minute sera montré, les moteurs seront démarrés, et tous les personnels techniques des équipes devront quitter la grille, avant que le signal 15 secondes ne soit montré, et en emportant tout le matériel avec eux.
- Signal quinze 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 serrée que possible.

D'éventuels changements aux procédures de départ seront signalés dans l'annexe 1 de l'épreuve ou par bulletin du Collège des Commissaires.

37.5. Pendant le tour de formation, les dépassements ne sont autorisés que si une voiture est retardée en quittant sa position de 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, quittant la grille en retard, ne peut dépasser une

voiture en mouvement, s'il est resté immobile, après que toutes les autres voitures aient franchi la ligne. Dans ce cas, il devra 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.

37.6. Une pénalité en temps 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.

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

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

37.9. 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.

37.10. 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.

37.11. Départ lancé : la voiture officielle de l'organisateur se retirera à la fin du tour de formation. Les voitures continueront seules, derrière la voiture en pole position, et à une vitesse constante comprise entre 70 km/h minimum et 90 km/h maximum. Tout écart par rapport aux vitesses prescrites (70/90 km/h), avant que le départ ne soit donné, donnera lieu à une pénalité au moins de type « Drive Through ».

37.12. Afin de déterminer la vitesse du départ lancé, les Commissaires Sportifs et/ou le Directeur de Course, peuvent utiliser toute information obtenue auprès du Juge de Faits, au moyen d'instruments spécifiques (tels que les appareils électroniques, pistolets radars, chronométrage, etc.) ou d'un contrôle approfondi de la vitesse enregistrée par le système d'acquisition de données installé à bord des voitures.

37.13. 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 l'extinction des feux de départ rouges sous le contrôle du starter.

37.14. 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 incendies et dûment autorisés, lesquels auront tous reçu un laissez-passer approprié, et qu'ils devront porter.

37.15. 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. Si possible, elles seront rejointes, à leur tête, par la voiture officielle, et entameront un autre tour de formation. Le départ de la course serait considéré comme ayant été donné, après que le peloton ait passé la ligne de départ la première fois.

37.16. 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.

37.17. Une pénalité de type « Drive Through » sera infligée pour tout faux départ.

37.18. 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 d'annulation seront allumés sur la ligne, et la procédure de départ recommencera à partir du point 10 minutes. Si nécessaire, la procédure prévue à l'article 37.5 sera suivie.

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 d'annulation seront allumés sur la ligne, et des informations concernant le retard possible seront affichées sur les moniteurs de chronométrage. Une fois l'heure de départ connue, un 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 39.1 s'appliquera.

D. Si le Championnat FFSA GT se joint à une autre série, avec une procédure de départ différente.

37.19. 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 Code, ou du présent règlement sportif, relative à la procédure de départ, pourra entraîner la disqualification de la voiture et des pilotes concernés de l'épreuve.

38. LA COURSE

38.1. Course

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

Course 2 : 60 minutes – Départ lancé (pole position: voir règlement particulier)

38.2. 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 40).

38.3. 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.

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

38.5. 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.

39. VOITURE DE SECURITE (SAFETY-CAR)

39.1. Se référer à l'Article 2.10 de l'Annexe H du Code Sportif International.

40. SUSPENSION OU ARRET DE LA COURSE

40.1. Au cas où il s'avérerait nécessaire de suspendre la course en raison de l'encombrement du circuit, suite à 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.

40.2. 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 voie rapide de la voie des stands où elles devront s'arrêter en formation en ligne.

40.3. 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.

40.4. Si des voitures sont dans l'impossibilité de revenir dans la voie des stands, 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.

40.5. La voiture de Sécurité sera alors conduite devant la sortie de la voie des stands, derrière la voie rapide. 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'horaire.
- B. Les voitures seront en régime de parc fermé
- C. Il ne sera possible d'intervenir sur les voitures, qu'après notification du directeur de course, et après qu'elles se soient 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 était 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.

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

40.7. Le pilote qui est considéré comme étant à l'origine de la neutralisation de la course (drapeau rouge) fera l'objet d'une pénalité définie par le Collège des Commissaires, jusqu'à la disqualification de la course en question.

41. REPRISE DE LA COURSE

41.1. 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 et quinze secondes, avant la reprise de la course. Chacun de ces signaux sera accompagné d'un signal sonore.

41.2. Lorsque le signal « trois minutes » sera donné, toutes les voitures devront être équipées de leurs roues. Après ce signal, les roues ne pourront plus être retirées, que dans la voie des stands, ou sur la grille, lors d'une autre suspension de la course. Un Drive Through pénalisera tout concurrent dont la voiture ne repose pas sur ses roues au signal trois minutes.

41.3. 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.

41.4. 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.

41.5. 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.

41.6. La course reprendra derrière la voiture de sécurité lorsque les feux verts seront allumés.

La voiture de Sécurité entrera dans les stands après un tour, à moins que :

- A. toutes les voitures ne soient pas encore rangées derrière la voiture de sécurité,
- B. des membres du personnel des équipes n'aient pas encore évacué la voie des stands
- C. qu'un autre incident ne survienne nécessitant une autre intervention.

41.7. Lorsque les feux verts seront allumés, la voiture de sécurité quittera la voie des stands, 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.

41.8. 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.

41.9. Tout pilote retardé en quittant les stands ne peut dépasser une autre voiture en mouvement s'il est resté immobile après que toutes les autres voitures aient franchi la ligne de sortie des stands. Il doit alors se placer à l'arrière de la file de voitures qui sont 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.

41.10. 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 au Code Sportif International s'appliquera.

41.11. 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.

42. ARRIVEE

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

42.2. Si le signal de fin de course est donné, pour quelque raison que ce soit (autre que celles prévues par l'article 40) avant que le temps prescrit ne soit écoulé, la course sera considérée terminée, au moment où la voiture de tête aura franchi la ligne pour la dernière fois, avant que le signal n'ait été donné.

42.3. 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.

42.4. 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 (parc spécifique pour Pau, box pour les autres courses), sans retard, sans recevoir aucun objet quel qu'il soit et sans intervention de son assistance (sauf celle des commissaires de piste, si nécessaire).

42.5. 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.

43. PARC FERME

43.1. 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 l'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 Code, et à la discrétion du Collège des commissaires sportifs et/ou du Superviseur Sportif Officiel.

43.2. 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.

43.3. Le parc fermé pour Pau devra être suffisamment grand et protégé de sorte qu'aucune personne non autorisée ne puisse y avoir accès.

Pour les autres épreuves le parc fermé est systématiquement dans les box après les séances d'essais qualificatives et les courses.

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 pit lane à la fin des essais qualificatives et des courses.

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

44. CLASSEMENTS

44.1. La voiture classée première sera celle qui aura couvert la plus grande distance dans le temps prévu. Toutes les voitures seront classées en prenant en considération le nombre de tours complets qu'elles auront accomplis et, pour celles qui auront totalisé le même nombre de tours, l'ordre dans lequel elles auront franchi la ligne.

44.2. Si une voiture met plus de deux fois le temps le plus rapide du vainqueur pour couvrir son dernier tour, ce dernier tour ne sera pas pris en considération lors du calcul de la distance totale couverte par cette voiture.

44.3. 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.

44.4. Le classement général Officiel sera publié dès que possible après la course. Ce classement sera le seul résultat valable, sous réserve des modifications qui pourraient y être introduites en vertu du Code et du présent règlement sportif.

45. CEREMONIE DE PODIUM

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

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

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

45.1. MAITRE DE CEREMONIE

Un maître de cérémonie sera nommé par le Promoteur de la Série pour animer la cérémonie du podium.

45.2. PODIUM

a) Podium

Les dimensions du podium doivent suivre celles trouvées dans le manuel de design graphique de la FIA. Les trophées doivent être disposés sur une table à côté du podium. Le champagne doit être aussi sur la table.

b) Drapeaux

Des drapeaux « plats » de style Jeux Olympiques doivent être utilisés. Il doit y avoir un espace minimum de 50cm derrière la structure du podium pour les hommes chargés des drapeaux.

45.3. HYMNES

a) Un système de sonorisation adéquat doit être installé pour s'assurer que les hymnes nationaux, (initiés par le maître de cérémonie) sont clairement entendus avec un lien audio pour la diffusion télévisuelle.

b) La douche au champagne ne doit pas débiter avant que le présentateur ait quitté le podium.

c) Un commentaire de la cérémonie de podium devra être diffusé au grand public depuis le podium.

45.4. TROPHÉES

Au cours de la cérémonie du podium, les Trophées suivants seront décernés pour chaque course:

a) Pilotes vainqueurs- Pro-Am, Silver et Am

b) 2eme place pilotes Pro-Am, Silver, Am

c) 3eme place pilotes Pro-Am, Silver, Am

45.5. SALLE DE PRESSE

Immédiatement après la cérémonie du podium, tous les équipages devront se rendre dans le centre Média-Press, et être disponibles pour les journalistes pour le « Point Presse » (horaires mentionnés dans le programme officiel du meeting)

46. BRIEFING

46.1. Le directeur de Course fera un briefing. Tous les pilotes engagés dans l'épreuve et les représentants attitrés de leurs concurrents doivent être présents pendant toute la durée du briefing. Toute absence pourra aller jusqu'à la disqualification de la course. 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 l'épreuve. Les pilotes et les représentants des concurrents seront informés en conséquence. Tout pilote ou représentant des concurrents qui utiliserait un téléphone portable ou autre appareil électronique pendant le briefing (avec la seule exception de prendre des photos des pages de briefing) sera convoqué au Collège.

46.2. Tous les concurrents sont responsables de la présence de leurs pilotes au briefing. Tout pilote absent du briefing sans justificatif approuvé par le Collège, recevra une sanction qui prendra la forme d'une pénalité 'stop and go' à prendre au départ de la séance d'essais libres. Pour une deuxième infraction de ce genre dans la saison, la pénalité sera une pénalité stop and go pour la séance d'essais qualificatives. Pour une troisième infraction, le pilote partira de la pit lane pour la course auquel il doit prendre le départ.

47. DISCIPLINE DANS LES STANDS ET DANS LE PADDOCK

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

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

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

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

47.4. Les personnes non accréditées, ne sont 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 €)

47.5. Tous les membres de l'équipe doivent porter le laissez-passer approprié, ou une accréditation d'une manière clairement visible, à tout moment au cours de l'Epreuve, lorsqu'ils 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 €)

PARTIE A

- 1) Nom et adresse de l'Autorité Sportive Nationale (ASN).
- 2) Nom et adresse de l'Organisateur.
- 3) Date et Lieu de l'Epreuve.
- 4) Année et Date d'Expiration de la Licence du Circuit
- 5) Horaires des vérifications administratives et techniques.
- 6) Horaires Officiels complet du Meeting.
- 7) Adresse postale, e-mail, Téléphone et Fax auxquels les demandes peuvent être adressées.
- 8) Détails sur le circuit, comprenant :
 - Situation et moyens d'accès,
 - Longueur d'un tour, sens de roulage
 - Emplacement de la sortie des stands par rapport à la Ligne.
- 9) Emplacement précis sur le circuit du :
 - Bureau des Commissaires Sportifs,
 - Bureau du Superviseur Sportif Officiel
 - Bureau du Directeur de Course
 - Local des vérifications administratives,
 - Local des vérifications techniques, aire plane et pesée,
 - Parc Fermé,
 - Briefing des pilotes et concurrents,
 - Panneau d'affichage officiel,
 - Salle de Point Presse pour les vainqueurs.
- 10) Liste des trophées supplémentaires et récompenses spéciales.
- 11) Nom des officiels de l'Epreuve, désignés par l'ASN :
 - Membres du Collège des commissaires sportifs,
 - Secrétaire du collège,
 - Secrétaire du meeting,
 - Commissaires Technique
 - Commissaire Parc Fermé
 - Commissaire délégué à la sécurité
 - Médecin Chef.
- 12) Tout autre élément spécifique.

PARTIE B

1 : Organisation de l'Epreuve

- Directeur Générale
- Responsable Concurrents

2 : Liste des Officiels nommés par le Promoteur :

- 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-Presses

3 : Comité Sportive pour l'Epreuve

4 : Droits d'appel, de Contestation et autres communications du Promoteur

PARTIE C - Horaire détaillé

PARTIE D - Certificat d'Assurance

ANNEXE 2 – EQUIPEMENT 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

Phone : +49 6432 9197 0
Fax : +49 6432 9197 44
Mobile : +49 177 8187 226

TRANSPONDEURS / PACK SPORTIF (ARTICLE 28.2)

Toute voiture doit être équipée du Pack sportif qui comprend :

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

Veillez noter que le pack sportif doit être commandé via ITS Chrono.

Vous pouvez passer directement commande via le lien suivant :

<http://itschrono.com/boutique/fr/offre-speciale-ffsa/190-pack-gt4-ffsa.html>

CAMERA EMBARQUEE (ARTICLE 17.2)

Le choix de la caméra est libre.

ANNEXE 3

Charte Graphique

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



2020 Charte Graphique
Championnat de France FFSA GT – Directives Broderies



CONTRÔLE COULEUR :

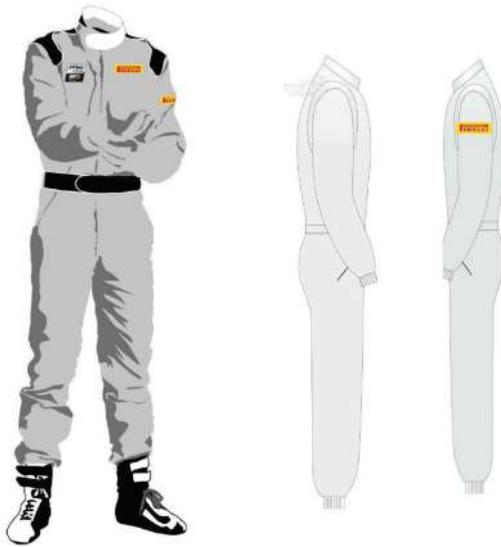
Pour assurer la visibilité du Championnat de France FFSA GT, les directives suivantes doit être observées :



- Pantone 485 cvc
- Pantone 286 c
- Pantone 151 c
- Pantone Cool Gris 2 c
- Pantone Cool Gris 5 c

2020 Charte Graphique

Championnat de France FFSA GT – Combinaisons Pilotes



NOTES



Le patch Championnat de France FFSA GT doit être placé à droite sur la poitrine.



Les patches PIRELLI doivent être placés sur le côté gauche de la poitrine et sur l'épaule, gauche, comme indiqué sur l'illustration.

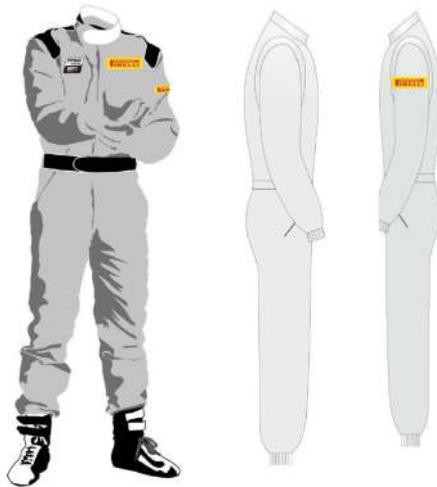
Les Patches Pirelli seront fournis par SRO et NE DOIVENT PAS être reproduits ou produits par les équipes.

2020 Charte Graphique

Championnat de France FFSA GT – Combinaisons Mécaniciens



Veillez noter que les Patches PIRELLI sont **OBLIGATOIRES** pour tous les mécaniciens sur leurs combinaisons. En aucun cas, un autre logo et/ou patch d'un autre fournisseur de pneumatiques ne sera toléré.



NOTES



Les patches PIRELLI doivent être placés sur le côté gauche de la poitrine et sur l'épaule, comme indiqué sur l'illustration.

Les Patches Pirelli seront fournis par SRO et NE DOIVENT PAS être reproduits ou produits par les équipes.

2020 Charte Graphique
Championnat de France FFSA GT – Uniformes Équipes



Veillez noter que le logo Pirelli doit être disposé sur les uniformes des membres de l'équipe, sur le côté droit de la poitrine (comme indiqué sur l'option 1) ou sur la manche côté droit (comme indiqué sur l'option 2).

OPTION 1 : POITRINE



OPTION 2 : MANCHE



Les patches Pirelli seront fournis par SRO et NE DOIVENT PAS être reproduits ou produits par les équipes.

2020 Charte Graphique
Championnat de France FFSA GT – Disposition des Stickers



STICKER TOTAL-ELF / 15cm x 5cm
Doit être placé sous la trappe à essence et en dessous des Pirelli avant.
SRO fournira ces autocollants.

41 x 41cm PANNEAU de PORTE & CAPOT
Doit être placé sur chaque porte de la voiture et sur le capot.
SRO fournira ces autocollants.

Panneau de Position Lumineux
Doit être placé sur le pare-brise côté droit.
Commande via ITS-Chrono

138cm x 17cm BANDEAU DE PARE-BRIS CERTINA
SRO fournira ces autocollants.

45cm x 10cm PLAQUE D'IMMATRICULATION
SRO fournira ces autocollants.
Exception pour l'avant des Mercedes AMG GT et Audi R8, cela devra être placé à l'avant de chaque côté du pare choc et à l'arrière centré (position de la plaque).

AUTOCOLLANTS

LOGOS PIRELLI
4 logos à placer de chaque côté du pare-chocs et derrière au niveau de l'arc de roue.
SRO fournira ces autocollants, il NE DOIVENT PAS être reproduits ou produits par les équipes.

STICKER CATEGORIE : PRO-AM / SILVER / AM
Doit être placé sur le pare-chocs arrière et sur le pare-brise.
SRO fournira ces autocollants.

Championnat de France FFSA GT – Casquette Pirelli



OBLIGATOIRE !

Le logo Championnat de France FFSA GT doit être placé sur les combinaisons des pilotes comme mentionné page 3 de cette charte, à savoir à gauche de la poitrine et pendant les cérémonies des Podiums et les conférences de Presse.

La casquette PIRELLI doit être portée par les Pilotes, à partir du Parc Fermé, et pendant toute la durée des cérémonies des Podiums et pendant les conférences de Presse.

CASQUETTE	COMBINAISON	LOGO « FFSA GT »	NOTE
		 LOGO PIRELLI SUR LA MANCHE 	Les casquettes seront exclusivement fournies par SRO. NE DOIVENT PAS être reproduites ou produites par les équipes.

2020 Charte Graphique

Championnat de France FFSA GT - Panneaux de Stand



Chaque équipe devra apposer un autocollant Pirelli sur ses panneaux de stand, bénéficiant d'une bonne visibilité, dans leurs garages et sous leurs propres structures quand aucun garage n'est à disposition.

Exemple ci-dessous:



NOTE
Les autocollants seront exclusivement fournis par SRO et NE DOIVENT PAS être reproduits ou produits par les équipes.



Conformément à l'article 23.1 du règlement sportif du Championnat de France FFSA GT, le concurrent s'engage à être conforme à la charte graphique et à la respecter. Les concurrents doivent prendre ceci en compte dans leurs contrats de sponsoring personnels.

Je soussigné, déclare avoir lu, compris et accepte la Charte Graphique du Championnat de France FFSA GT 2020 et note que tout manquement à cette règle entrainera des sanctions.

Nom - Prénom : pour ayant les pleins pouvoirs pour le Team.

Date : Signature :

CONTACTS

Laurent GAUDIN
Général Manager
+33 6 34 62 47 39
laurent@sro-motorsports.com

Maryon KACZKA
Relations Concurrents Manager
+33 6 34 62 47 46
maryon@sro-motorsports.com

ANNEXE 4

COMITE SPORTIF SRO - RÈGLES ET RÈGLEMENTS

REGLEMENT 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 et Coupe GT de la FFSA, autres que ceux qui relèvent de la compétence exclusive des officiels de l'épreuve tel que défini par les dispositions du Code Sportif International.

Article 2 – Membres

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

Le Président du Collège permanent

Le Directeur d'Epreuve/ Représentant du FFSA

Le Directeur de Course

Le Responsable Sportif

Le Manager Général de la Série

Article 3 – Missions

Les missions du Comité Sportif SRO seront les suivantes:

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

Article 4 – Réunions

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

Article 5 – Droit d'appel

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