

2018

REGLEMENT PARTICULIER

<i>ARTICLE 1 – ORGANISATION</i>	2
<i>ARTICLE 2 – ENGAGEMENTS</i>	2
<i>ARTICLE 3 – VOITURES ADMISES</i>	3
<i>ARTICLE 4 – TECHNIQUE</i>	3
<i>ARTICLE 5 – VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES</i>	3
<i>ARTICLE 6 – EQUIPAGE</i>	4
<i>ARTICLE 7 – BRIEFING</i>	4
<i>ARTICLE 8 – ESSAIS – COURSE</i>	4
<i>ARTICLE 9 – PARC FERMÉ</i>	5
<i>ARTICLE 10 – GRILLE DE DEPART</i>	5
<i>ARTICLE 11 – PROCEDURE DE DEPART</i>	5
<i>ARTICLE 12 – ARRETS AUX STANDS</i>	6
<i>ARTICLE 13 – NEUTRALISATION – "SAFETY CAR" – DRAPEAU ROUGE</i>	6
<i>ARTICLE 14 – ARRIVEE</i>	7
<i>ARTICLE 15 – CLASSEMENT - PODIUM</i>	7
<i>ARTICLE 16 – FORCE MAJEURE, ANNULATION D'UNE EPREUVE</i>	7

PETER AUTO – 103, rue Lamarck – 75018 Paris – France – Tel +33 (0)1 42 59 73 40 – Fax +33 (0)1 42 59 48 28
<https://peterauto.peter.fr/fr/>

ARTICLE 1 – ORGANISATION

Peter Auto organise en 2018 une série Internationale FIA de cinq épreuves, conformément aux prescriptions du Code Sportif International et en particulier de l'Annexe K pour les voitures de 1982 à 1990, et Annexes J de période pour les voitures de 1991 à 1993, ainsi qu'aux prescriptions des règlements sportifs de la FIA et de la FFSA.

Le présent règlement a été enregistré à la FFSA **sous le permis d'organisation N°IS.16-2018**

Le nom de la série est **GROUP C RACING**

Langue officielle : Seul le texte français approuvé par la FFSA fait foi.

OFFICIELS

A. Officiels permanents :

Peter Auto désignera les officiels permanents de la Série qui officieront à chaque épreuve de celle-ci, à savoir :

- Collège des Commissaires Sportifs :
 - o Président TBC TBC
 - o Membre TBC TBC
 - o Membre TBC TBC
- Directeur d'épreuve : Patrick MORISSEAU Lic 28737 ASA – 1201
- Directeur d'épreuve adjoint : TBC TBC
- Commissaire Technique Responsable: Nigel JAMES TBC
- Commissaires Techniques adjoints : Hervé CHAPALAIN TBC
Patrice CATALANO TBC
- Relation Concurrents : TBC TBC

B. Officiels non-permanents :

Les officiels suivants seront proposés par l'ASN et choisis en accord avec Peter Auto simultanément à la demande d'organisation d'une épreuve :

- Un Commissaire Sportif choisi parmi les licenciés de l'ASN concernée, c'est-à-dire sur le territoire de laquelle se dispute une épreuve de la Série,
- Un Directeur de Course,
- Un Chargé des Relations avec les Concurrents

C. Commissaires Techniques :

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

ARTICLE 2 – ENGAGEMENTS

✦ **Inscription à la saison (5 courses dont Le Mans Classic) 18,000 €(soit 21€/min)**

(Les inscriptions doivent parvenir à l'Organisation avant le 15-02-2018).*

✦ **Inscription à la course (hors Le Mans Classic) 3500 €**

(Les inscriptions doivent parvenir à l'Organisation au minimum un mois avant chaque épreuve).*

✦ **Inscription à la course du Mans Classic 6500 €**

Rappel : un minimum de 2 participations à des épreuves Group C organisées par Peter Auto en Europe ou à l'Historic Sportscar Racing aux Etats-Unis (Daytona 24H / Sebring 12H) dans les 18 derniers mois est obligatoire pour s'inscrire à la course du Mans Classic.

✦ **Frais de dossier (uniquement payable à la première participation) 600 €**

✦ Pour être prises en compte, les inscriptions doivent :

- Etre accompagnées du montant des frais d'engagement.
- Etre accompagnées de la photocopie couleur de la totalité des pages du passeport technique Group C émis par l'Organisation ou du PTH FIA en cours de validité.
(Dans le cas d'une première participation à la série Groupe C Racing, le passeport technique ne sera validé qu'après inspection de la voiture par le Commissaire Technique responsable).
- Etre accompagnées des photocopies des licences des conducteurs.
- Etre adressées à : Group C Racing – Peter Auto- 103, rue Lamarck – F-75018 Paris - France.

* **Les dates limites d'engagement peuvent être prorogées. Les engagements se font uniquement sur invitation.**

Les pilotes devront prouver qu'ils ont l'expérience nécessaire pour rouler au sein du plateau Group C. Tout nouvel entrant souhaitant s'inscrire à une ou plusieurs courses dans la saison devra justifier de son expérience en compétition.

Un pilote, ou un team, dont le comportement (dans les paddocks comme sur la piste) est contraire à l'esprit convivial et « Gentleman Driver » des courses historiques pourra se voir sanctionné ou exclu des meetings Peter Auto sur décision du Collège des Commissaires sportifs.

ARTICLE 3 – VOITURES ADMISES

Toutes les voitures de 1982 à 1990 devront être conformes à l'Annexe K 2018 de la FIA et munies un PTH FIA en cours de validité ou d'un Passeport Technique émis par l'Organisation validé par le Commissaire Technique.

Les voitures de 1991 à 1993 devront être conformes aux Annexes J de périodes et munies d'un Passeport Technique émis par l'Organisation validé par le Commissaire Technique.

Les Passeports Techniques émis par l'Organisation seront acceptés en 2018. Les concurrents sont néanmoins informés qu'à partir de 2019, des PTH FIA valides ou preuves de demandes en cours seront obligatoires pour les voitures pré 1991. Pour les voitures post 1991, l'usage du Passeport Technique émis par l'Organisation sera maintenu.

A. Voitures éligibles :

- ✧ Les voitures des catégories Groupe C, IMSA et GTP conformes aux spécifications des années 1982 à 1993.
- ✧ Les voitures participant à la série Group C sont réparties en classes distinctes :

B. Classes :

Les voitures seront réparties selon les règles suivantes :

- ✧ Classe 1a : Voitures des classes Groupe C C1, IMSA et GTP aux spécifications 1987-1990
- ✧ Classe 1b : Voitures des classes Groupe C C1, IMSA et GTP aux spécifications 1982-1986
- ✧ Classe 2a : Voitures des classes Groupe C C2, Junior, IMSA Light cars aux spécifications 1986-1990
- ✧ Classe 2b : Voitures des classes Groupe C C2, Junior, IMSA Lights cars aux spécifications 1982-1985
- ✧ Classe 3a : Voitures des classes Group C, IMSA et prototypes japonais aux spécifications 1991-1993
- ✧ Classe 3b : « Invitation spéciale » - Sur proposition de l'organisation. Voitures jugées d'intérêt historique.

Toutes les voitures, hormis celles de la classe 3b, sont susceptibles de marquer des points au classement de saison.

L'Organisation se réserve le droit d'appliquer n'importe quel facteur d'équilibre de performance qu'elle jugera utile pour la classe 3b et de définir le montant des frais d'inscription pour toute voiture admise à courir en classe 3b.

Les voitures concourant dans la classe 3b ne pourront marquer de points au classement de saison ou recevoir des récompenses.

Une voiture ne pouvant justifier de son éligibilité dans l'une des classes C1, C2 ou C3a ou ne s'étant pas soumise aux contrôles nécessaires demandés par le commissaire technique pourra être soit refusée, soit intégrée d'office en classe C3b jusqu'à ce que la preuve de son éligibilité soit apportée. Tout autre type de voiture pourra être admis à la seule discrétion de l'Organisation. Sont également éligibles les voitures dont les combinaisons châssis/moteurs diffèrent de celles de périodes.


C. Changement de voiture lors d'un meeting : soumis à l'approbation des Commissaires Sportifs.

Le changement de voiture (voiture de réserve) est autorisé sous réserve d'avoir effectué les vérifications techniques de cette voiture et que la demande soit formulée par écrit au Directeur de course qui transmettra au Collège des Commissaires Sportifs pour approbation.

La demande doit être formulée au plus tard :

- deux heures avant le départ de la 1ère séance d'essais qualificatifs,
- deux heures avant le départ de la 2ème séance d'essais qualificatifs. (Les temps réalisés à la 1ere séance d'essais seront supprimés),
- deux heures avant le départ de la course (dans ce cas la voiture partira en fond de grille).

ARTICLE 4 – TECHNIQUE - Voir règlement technique spécifique au Group C Racing. (Annexe 1)

 Les voitures présentées aux vérifications techniques doivent être conformes **aux spécifications de période** pour ce modèle et conformes au Passeport Technique émis par l'Organisation ou PTH FIA. Chaque concurrent devra remplir et émerger une déclaration de cylindrée et de poids.

Le poids et la cylindrée des voitures peuvent être contrôlés à tout moment de l'épreuve à l'initiative du Commissaire Technique Responsable et/ou sur décision du collège des Commissaires Sportifs. Si une voiture est déclarée non conforme au règlement technique ou au Passeport Technique, l'absence de gains de performance ne sera jamais considérée comme un élément valable de défense.

L'équipement des pilotes devra être conforme aux prescriptions de l'Annexe L du Code Sportif International 2018.


ARTICLE 5 – VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Présentation obligatoire des documents suivants :

- ✧ Licence Pilote : - **Licence Internationale C – Minimum requis pour toutes les classes**
- ✧ Passeport Technique ou PTH FIA en cours de validité.

L'organisateur se réserve le droit d'accepter une voiture dont la demande de Passeport Technique est en cours.

- ✧ Les stickers qui seront remis lors des vérifications administratives devront impérativement être collés sans découpage (sauf exception justifiée) sur les voitures.
- ✧ Les autos pouvant justifier d'un palmarès de période pourront demander à conserver leur(s) numéro(s) de course de période (sous réserve que le numéro soit disponible) à condition de le déclarer à l'inscription et que ce(s) numéro(s) de course figure(nt) sur le Passeport Technique Historique.
- ✧ La publicité autre que la livrée d'origine de la voiture doit respecter les préconisations de l'article 2.1.9 de l'Annexe K de la FIA.
- ✧ Toute autre publicité hors livrée d'origine de la voiture devra recevoir l'accord écrit de l'Organisation.
- ✧ Les marques et sponsors entrant en concurrence avec les sponsors officiels de la série pourront être refusés.

 **Les bandeaux de parebrises publicitaires sont interdits (sauf livrée de période).**

Toute voiture ne respectant pas les règles sur la publicité pourra se voir interdire le départ de la course.

- ✧ La présentation d'une voiture aux vérifications techniques sera considérée comme une déclaration implicite de conformité au présent règlement.
- ✧ Le(s) réservoir(s) de sécurité sont obligatoire selon l'Annexe J de période de la FIA.
- ✧ Une attestation de validité du/des réservoirs de sécurité sera demandée lors de la 1^{ère} participation.
- ✧ La présence de 2 extincteurs de 6KG poudre à proximité de chaque voiture est obligatoire dans le paddock.
- ✧ Le port d'un dispositif de retenue frontal de la tête (RFT/FHR) de type HANS est obligatoire.
- ✧ Caméras embarquées:

Le montage de caméras embarquées est autorisé. Le montage de caméra(s) embarquée(s) devra respecter les prescriptions d'installation présentées dans l'Article 4.15 du Règlement Technique.

L'Organisation se réserve le droit d'installer une ou plusieurs caméras embarquées à l'intérieur et ou à l'extérieur des voitures. Les images recueillies pourront être utilisées par l'Organisation à des fins de promotion et diffusées sans accord préalable du concurrent et/ou pilotes sur les réseaux sociaux, sites internet ou tout autre moyen choisi par l'organisateur.

L'Organisation se réserve le droit de récupérer les images enregistrées par les caméras embarquées propres aux équipages installées par leurs propres moyens à bord des voitures. Les images recueillies pourront être utilisées par l'Organisation à des fins de promotion et diffusées sans accord préalable du concurrent et/ou pilotes sur les réseaux sociaux, sites internet ou tout autre moyen choisi par l'organisateur.

ARTICLE 6 – EQUIPAGE

- ✧ L'équipage peut être composé d'un ou deux pilotes.
- ✧ Dans le cas d'un équipage de 2 pilotes, chacun des pilotes devra courir dans chacune des deux courses de 45 minutes pour marquer l'ensemble des points. Dans le cas contraire, la voiture ne marquera que 50% des points gagnés.
- ✧ L'équipage devra désigner 2 heures avant le début de la course le pilote prenant le départ.
- ✧ Un pilote considéré comme Elite ou inscrit dans un championnat moderne pourra se voir exclu des meetings Peter Auto ou pourra être tenu à courir moins de 50% de la course. Si ce pilote est considéré comme Elite, le second pilote sera dans l'obligation de courir, sous peine de disqualification de la voiture.
- ✧ Un pilote considéré comme Elite conduisant seul la voiture d'un tiers peut seulement prétendre au podium. Il ne pourra en aucun cas marquer des points pour le classement de fin de saison.
- ✧ Une pénalité de temps de 20 secondes sera ajoutée au temps d'arrêt obligatoire aux stands pour toute voiture dont l'équipage comprend au moins 1 pilote considéré comme Elite. Dans le cas d'un équipage de 2 pilotes considérés comme Elite, cette pénalité sera de 40 secondes.
 - Propriétaire de la voiture conduisant seul : pas de pénalités
 - Propriétaire de la voiture Elite conduisant seul : pas de pénalités
 - Pilote Elite conduisant seul la voiture d'un tiers : 20 secondes de pénalité, pas de points au classement
 - Equipage de 2 pilotes dont un pilote Elite : 20 secondes de pénalité, points au classement
 - Equipage de 2 pilotes Elite : 40 secondes de pénalité, pas de points au classement

Un pilote sera considéré comme Elite si:

- Son classement FIA est égal ou supérieur à la catégorie « Silver » (cf. <http://www.fia.com/fia-driver-categorisation>) Et/ou
- Né après le 1^{er} janvier 1973 et ayant couru dans un championnat moderne dans les 3 dernières années.


Changement d'un membre de l'équipage : soumis à l'approbation des Commissaires Sportifs.

- ✧ Le changement d'un membre de l'équipage est autorisé au plus tard une heure avant le départ de la 1^{ère} séance d'essais qualificatifs sous réserve de vérification administrative. Une demande écrite devra être adressée au Directeur de Course qui transmettra au Collège des Commissaires Sportifs pour approbation.

ARTICLE 7 – BRIEFING

- ✧ Les pilotes sont tenus d'assister au briefing du Directeur de Course,
- ✧ Toute absence au briefing pourra être sanctionnée par une amende de 100€ et pourra entraîner le refus du départ de la course selon la décision du collège des Commissaires Sportifs.

ARTICLE 8 – ESSAIS – COURSE

 Aucun comportement agressif ou dangereux ne sera toléré sur la piste.

Un pilote dont le comportement sera jugé dangereux pourra être exclu de l'épreuve et/ou de l'épreuve suivante par les Commissaires Sportifs, sans remboursement des droits d'inscription.

Tout contact entre deux véhicules sur la piste, que ce soit aux essais ou en course, fera l'objet d'une enquête de la Direction de Course, laquelle pourra, à sa discrétion, demander ou non une sanction à l'encontre du pilote jugé fautif, au Collège des Commissaires Sportifs. Les voitures devront dans tous les cas être présentées à nouveau aux Commissaires Techniques.

L'Organisation pourra demander au concurrent jugé responsable de dommages causés volontairement à un autre véhicule la prise en charge du montant des réparations jusqu'à hauteur de 50% du coût total.

Pilotes et voitures doivent avoir satisfait aux vérifications administratives et techniques pour participer aux différentes séances.

Barcelone / Spa / Castellet / Imola :

- Il y aura deux séances d'essais qualificatifs de 45'.
- Il y aura deux courses de 45'.

Le Mans Classic :

- Il y aura deux séances d'essais qualificatifs de 45'.
- Il y aura une course de 43'.
- ✧ Non-respect de la route de course :
 - En essais: 1^{ère} infraction : avertissement.
2^e infraction : Annulation du meilleur temps de la séance concernée.
3^e infraction : Annulation de tous les temps de la séance concernée.
 - En course : 1^{ère} infraction : avertissement.
2^e infraction : 45 secondes ajoutées au temps de course.
3^e infraction : 60 secondes ajoutées au temps de course.
- ✧ Il est interdit de dépasser une voiture après le passage sous le damier en course comme aux essais.
 - En essais: Annulation du meilleur temps de la séance concernée.
 - En course : 45 secondes ajoutées au temps de course.
- ✧ Il est interdit de passer une deuxième fois sous le damier en course comme aux essais.
 - Après examen de la situation par la Direction de Course, les pilotes s'exposent à une pénalité de :
 - En essais: Annulation du meilleur temps de la séance concernée.
 - En course : 45 secondes ajoutées au temps de course.

ARTICLE 9 – PARC FERMÉ

L'Organisation pourra décider la mise en place ou non d'un parc fermé. Dans le cas de sa mise en place, les voitures seront maintenues en parc fermé selon les conditions définies par l'Article 2.5 du Code Sportif International de la FIA après chaque séance de qualification et chaque course, dans une zone définie par l'Organisation. La non présentation d'une voiture au parc fermé pourra entraîner des sanctions. L'Organisation se réserve le droit de sélectionner une voiture afin de procéder à toutes les vérifications techniques qu'elle jugera nécessaire. Si les voitures sont autorisées à regagner leur box, elles seront considérées comme étant en parc fermé dans leur box, avec des obligations similaires à celles d'un parc fermé dans une zone définie.

ARTICLE 10 – GRILLE DE DEPART

- ✧ Elle est établie en fonction du meilleur temps réalisé toutes séances d'essais qualificatifs confondues.
- ✧ Elle sera du type 2-2 en ligne. Chaque pilote doit garder la ligne (côté extérieur ou intérieur de la piste) qui lui a été attribuée durant le tour de formation, et ce jusqu'au franchissement de la ligne de chronométrage.

ARTICLE 11 – PROCEDURE DE DEPART

- ✧ Le départ sera donné lancé 2x2 derrière la Safety Car.
- ✧ Les voitures quittent la pré-grille, effectuent un tour de reconnaissance et prennent place sur la grille de départ.

Le Directeur de Course peut autoriser plusieurs tours de reconnaissance s'il le juge utile.

La procédure du compte à rebours s'effectuera comme suit :

- 12 minutes : ouverture de la sortie des stands dans 2 minutes. Signal sonore.
- 10 minutes : ouverture de la sortie des stands. Signal sonore.
- 7 minutes : fermeture de la sortie des stands dans 2 minutes. Signal sonore.
- Panneau 5 minutes + signal sonore avant le départ du tour de formation.
- Panneau 3 minutes + signal sonore avant le départ du tour de formation.
- Panneau 2 minutes + signal sonore avant le départ du tour de formation.
- 1 minute avant le départ du tour de formation : Evacuation de la grille.
- Panneau "30 secondes" + signal sonore avant le départ du tour de formation.

- Drapeau vert :

Départ du tour de formation derrière la voiture pilote ; les voitures doivent conserver leur place dans les deux files et rester en file indienne les unes derrière les autres sur les deux files constituées.

A l'extinction de la rampe lumineuse du pace car, interdiction de zigzaguer mise sur deux files en rangs serrés.

- Les voitures continueront seules à la suite de la voiture en pole position à une vitesse comprise entre 70 km/h minimum et 90 km/h maximum.
 - Le feu rouge sera allumé pendant le tour de formation.
 - Le départ de la course sera donné au feu vert.
 - Aucune voiture ne pourra en dépasser une autre avant le passage de la ligne de chronométrage.
- Pénalité – 60 secondes par position gagnée seront rajoutées au temps de course.

ARTICLE 12 – ARRETS AUX STANDS

12.1 Vitesse dans la pitlane

La vitesse est limitée sur la voie des stands. Elle sera annoncée lors du Briefing.

➤ Pénalités

- a) Essais libres :
 - 1^{ère} infraction : Arrêt de 30 secondes dans la zone de stop and go, moteur en marche
 - 2^{ème} infraction : Arrêt de deux minutes dans la zone de stop and go, moteur arrêté
 - 3^{ème} infraction : A la discrétion des commissaires sportifs (exclusion possible)
- b) Essais qualificatifs :
 - 1^{ère} infraction : Annulation du meilleur temps de la séance concernée.
 - 2^{ème} infraction : Annulation de tous les temps de la séance concernée.
 - 3^{ème} infraction : A la discrétion des commissaires sportifs (exclusion possible)
- c) Course :
 - 1^{ère} infraction : 45 secondes à ajouter au temps de course.
 - A partir de la 2^{ème} infraction : Selon décision du Collège des Commissaires Sportifs.

^{d)} **12.2 Ravitaillements : ils sont interdits durant la course.** Pénalité : Pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

Le Directeur de Course peut autoriser exceptionnellement, et sous conditions, une dérogation à cette règle.

12.3 Changement de pilote- Arrêt obligatoire : Il devra se faire entre 17 minutes et 30 secondes (17m:30s) et 27 minutes et 30 secondes (27m:30s) de course.

Toutes les voitures (un ou deux pilotes) devront respecter **un temps d'arrêt minimum statique de 2 minutes** + le temps nécessaire pour parcourir la pitlane à la vitesse maximum autorisée + les possibles handicaps de performance (cf Annexe 2)

Pour les équipages composés d' 1 pilote Elite, 20 secondes seront ajoutées au temps d'arrêt minimum.

Pour les équipages composés de 2 pilotes Elite, 40 secondes seront ajoutées au temps d'arrêt minimum.

Conditions de l'arrêt:

- arrêt de 2 minutes au stand + temps de parcours à la vitesse maximum autorisée entre les deux boucles.
- aucun arrêt autre qu'au stand ne sera autorisé sur la pitlane.

Pénalités :

- arrêt hors fenêtre = + 2 minutes ajoutées au temps de course.
- pas d'arrêt = + 8 minutes ajoutées au temps de course.
- temps d'arrêt non respecté (inférieur de 2 à 60 secondes) = + 2 minutes ajoutées au temps de course.
- temps d'arrêt non respecté (plus de 60 secondes) = + 6 minutes ajoutées au temps de course.

ARTICLE 13 – NEUTRALISATION – "SAFETY CAR" – DRAPEAU ROUGE

13.1 - Responsabilité :

Le "Safety-Car" ne peut être mis en service pour neutraliser la course que sur décision du Directeur de Course exclusivement.

13.2 - Identification du "Safety-Car":

a/ Un "Safety-Car" est utilisé sur le circuit ;

b/ Le "Safety-Car" porte à l'arrière et sur les côtés l'inscription "Safety-Car" ;

13.3 - Procédure :

13.3.1 - Sur ordre du Directeur de Course, tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux jaunes agités jusqu'à la fin de l'intervention des "Safety-Car". Les feux jaunes clignotants seront allumés sur la ligne de départ et autour du circuit ;

13.3.2 - Dès le début de l'intervention, un panneau "S.C." ("Safety-Car") sera présenté à tous les postes ;

13.3.3 - Le "Safety-Car", gyrophares jaunes allumés, pénétrera aussitôt sur la piste de préférence devant la voiture en tête de la course. Toutes les voitures en course se rangeront en file derrière le "Safety-Car" ;

13.3.4 - Toutes les voitures en course doivent se mettre en file derrière la voiture de sécurité à une distance inférieure à 5 longueurs de voiture. Il est absolument interdit de dépasser sur la piste, à moins qu'une voiture n'y soit invitée par la voiture de sécurité.

13.3.5 - La sortie des stands sera fermée et sera rouverte quelques secondes après chaque passage du peloton devant les stands.

13.4 - Arrêts aux stands :

13.4.1 - Pendant l'intervention du "Safety-Car", les voitures en course peuvent s'arrêter à leur stand. Elles peuvent rejoindre la course seulement lorsque le feu vert est allumé à la sortie des stands après le passage de la dernière voiture de la file suivant le "Safety-Car";

13.4.2 - Une voiture rejoignant la course rattrapera la file des voitures suivant le "Safety-Car" et se placera en dernière position.

13.5 - Fin d'intervention :

13.5.1 - La fin de l'intervention du "Safety-Car" est de la responsabilité du Directeur de Course.

13.5.2 - Lorsque le directeur de course rappellera la voiture de sécurité, elle éteindra tous ses gyrophares, ce sera le signal pour les pilotes qu'elle rentrera dans la voie des stands à la fin de ce tour. A ce moment-là, la première voiture de la file derrière la voiture

de sécurité pourra imposer l'allure et, si nécessaire, se situer à plus de 5 longueurs de voiture derrière elle. Lorsque la voiture de sécurité approchera de l'entrée des stands, les drapeaux jaunes et les panneaux SC aux postes de surveillance seront retirés et les drapeaux verts agités seront déployés pendant un tour au maximum.

13.5.3 - Les dépassements sont formellement interdits jusqu'au moment où les voitures passent devant les drapeaux verts sur la ligne de chronométrage.

13.5.4 - Chaque tour couvert pendant l'intervention du "Safety-Car" est compté pour la course.

13.6 – Drapeau rouge - Arrêt de la course et nouveau départ :

Avant la fin du 2ème tour, et pour quelque raison que ce soit, si la course est interrompue, le drapeau rouge sera présenté agité aux concurrents. Les véhicules reprennent place sur la grille de départ selon la grille d'origine.

A plus de 2 tours et à moins 75 %, les véhicules s'arrêtent en amont de la ligne de départ à l'emplacement indiqué par les Commissaires de Piste puis reprennent place sur la grille de départ selon la grille établie d'après le classement au tour précédant l'arrêt.

Dans les deux cas, les interventions sur les voitures ne sont autorisées qu'à la présentation du panneau "Stop Moteur" et la procédure reprend à la présentation du panneau "Moteur".

13.6 – Drapeau jaune :

Un drapeau jaune est présenté agité uniquement sur les instructions du Directeur de Course. Le drapeau jaune indique un danger. Il peut être présenté aux concurrents de deux manières distinctes :

- Un seul drapeau agité : Danger sur le bord ou une partie de la piste : Réduire la vitesse, interdiction de doubler, se préparer à devoir changer de direction ;
- Deux drapeaux agités : Danger obstrue totalement ou partiellement la piste, présence de commissaires travaillant sur ou proche de la piste : Réduire drastiquement la vitesse, interdiction de doubler, se préparer à devoir changer de direction ou à s'arrêter.

Les dépassements sont interdits entre le premier drapeau jaune et le drapeau vert déployé après l'incident.

13.7 – Neutralisation de session d'essais ou de qualifications – Procédure Full Course Yellow

Uniquement lors des sessions d'essais ou de qualifications :

Pour toutes raisons de sécurité (voiture arrêtée dans un endroit dangereux, intervention de véhicules de piste, intervention de commissaires sur la piste ou à proximité immédiate ou toute autre situation similaire), un message FCY (Full Course Yellow) sera affiché, les drapeaux jaunes agités et des panneaux FCY montrés à tous les postes de commissaires.

Toutes les voitures devront immédiatement ralentir jusqu'à 80 km/h (ou 60 km/h si besoin). Tout dépassement, sauf pour raisons de sécurité acceptées en tant que telles par le Directeur de Course ou par les Commissaires Sportifs, sera interdit. Toutes les voitures en course devront se mettre en file et maintenir une vitesse constante. Tout dépassement de la vitesse imposée sera signalée aux Commissaires Sportifs et une pénalité pourra être infligée. L'entrée et la sortie de la voie des stands resteront ouvertes. Une fois le problème résolu, les drapeaux verts seront agités. Si le problème persiste, la voiture de sécurité pourra être déployée.

ARTICLE 14 – ARRIVEE

Le drapeau à damier est présenté à la voiture en tête de la course à l'issue de la 45^{ème} minute de course

ARTICLE 15 – CLASSEMENT - PODIUM

Il sera établi un podium à la fin de chaque course pour les 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} places des classes C1, C2 et C3. Un prix spécifique récompensera également les vainqueurs des classes C1b et C2b. Les récompenses seront fonction du nombre d'engagés en course pour chaque classe.

Pour être classée, la voiture doit avoir été en piste dans les 10 dernières minutes de la course ou avoir franchi la ligne d'arrivée à la fin de la course. Néanmoins une voiture ne pourra en aucun cas bénéficier au classement d'une place acquise en fonction d'un temps inférieur à ceux des voitures ayant normalement terminé la compétition.

Les voitures classées car ayant été en piste dans les 10 dernières minutes mais n'ayant pu passer la ligne d'arrivée seront classées dernières du groupe de voitures ayant le même nombre de tours, quel que soit leur temps.

2 courses indépendantes : la grille de départ de chaque course est établie en fonction de l'ensemble des temps de qualification. Il n'y a pas d'autre relation entre chaque course (le classement de la première course n'influe pas sur la grille de départ de la seconde).

L'ordre dans lequel les pilotes souhaitent participer aux courses doit être communiqué à la Direction de course deux heures avant le départ de la première course.

Une remise des prix finale récompensant les vainqueurs de chaque classe sera organisée à la fin de la saison.

ARTICLE 16 – FORCE MAJEURE, ANNULATION D'UNE EPREUVE

En cas de force majeure, ou pour toute raison de sécurité, l'organisation se réserve le droit de procéder à tous les changements nécessaires durant une épreuve, ordonnés ou non par les autorités, et à annuler toute épreuve en cas de circonstances extraordinaires, sans remboursement des engagements.

ANNEXE 1

Règlementation technique Groupe C 2018

Nous vous rappelons que nous tenons à ce que les voitures roulent dans **des spécifications de période**.

Le respect de l'origine et la conformité sont les fondements de l'esprit de nos courses.

Des contrôles fréquents (poids, cylindrées, garde au sol...) seront effectués tout au long de l'année, afin d'offrir à tous les concurrents une équité sportive optimale. Un système de pénalités permettra aux pilotes non-conformes (sauf éléments de sécurité) de participer à la course sans perturber les résultats sportifs des autres voitures.

Chaque pénalité appliquée, entrainera un délai de mise en conformité pour les courses à venir.

En cas de non-respect des remarques précédemment faites par les Commissaires Techniques, les pénalités seront renforcées et pourront aller jusqu'à l'exclusion.

Eligibilité

La série Groupe C Racing est une série sur Invitation et les engagements sont à la seule discrétion de l'Organisation.

L'Organisation se réserve le droit d'accepter ou de décliner tout engagement ainsi que de déterminer sa classe pour chaque voiture, sans en préciser le(s) motif(s).

La série est ouverte à toutes les Groupe C et IMSA GTP courant aux spécifications de 1982-1993.

Toutes les voitures devront être conformes à l'Annexe K 2017 de la FIA et munies d'un Passeport Technique visé par le Commissaire Technique et validé par l'Organisation ou PTH FIA en cours de validité. A partir de la saison 2018, seuls les PTH FIA ou preuves de demandes en cours seront obligatoires pour les voitures pré 1991. Pour les voitures post 1991, l'usage du Passeport Technique émis par l'Organisation sera maintenu.

A/ Voitures éligibles :

- ✧ Les voitures des catégories Groupe C, IMSA et GTP conformes aux spécifications des années 1982 à 1993.
- ✧ Les voitures participant à la série Group C sont réparties en classes distinctes :

B/ Classes :

Les voitures seront réparties selon les règles suivantes :

- ✧ Classe 1a : Voitures des classes Groupe C C1, IMSA et GTP aux spécifications 1987-1990
- ✧ Classe 1b : Voitures des classes Groupe C C1, IMSA et GTP aux spécifications 1982-1986
- ✧ Classe 2a : Voitures des classes Groupe C C2, Junior, IMSA Light cars aux spécifications 1986-1990
- ✧ Classe 2b : Voitures des classes Groupe C C2, Junior, IMSA Lights cars aux spécifications 1982-1985
- ✧ Classe 3a : Voitures des classes Group C, IMSA et prototypes japonais aux spécifications 1991-1993
- ✧ Classe 3b : « Invitation spéciale » - Sur proposition de l'organisation. Voitures jugées d'intérêt historique

L'organisation se réserve le droit d'appliquer tous facteurs d'équilibre de performance qu'elle jugera utile pour l'homogénéisation du plateau. Les voitures courant dans la catégorie C3b « Invitation spéciale » ne pourront prétendre à marquer des points au classement.

La décision d'éligibilité d'une voiture à concourir et la classe qui lui sera attribuée sont à la seule discrétion de l'Organisation.

Toutes les voitures doivent avoir un passeport technique émis par l'Organisation ou PTH FIA pour la saison. Les frais d'émission des passeports techniques seront définis par l'Organisation.

Pour être éligible, une voiture doit être présentée dans la même spécification telle que celle indiquée dans le Passeport Technique ou PTH FIA. Cela comprend la configuration aérodynamique et le groupe motopropulseur. Des modifications de la configuration d'origine peuvent être autorisées par l'Organisation. Le demandeur devra motiver sa demande (fiabilité, sécurité, manque de disponibilité de pièces...).

La demande de Passeport Technique devra inclure tous les détails liés à l'historique de la voiture en compétition et à sa configuration, et illustré par des photographies.

Les voitures ne pouvant justifier d'un historique en compétition pourront être acceptées si elles respectent les spécifications techniques, les configurations aérodynamiques et les livrées correspondantes aux périodes de référence. Dans le cas contraire, les inscriptions seront refusées ou les voitures intégrées à la classe C3b.

Dans le cas d'un nombre de demandes supérieur au nombre d'engagés autorisés, priorité sera donnée dans l'ordre suivant:

- C1 et C2 avec historique prouvé,
- C1 et C2 sans historique prouvé,
- C3.

L'Organisation se réserve le droit de refuser l'engagement d'une voiture dont elle jugerait le niveau de préparation insuffisant.

Les voitures doivent être présentées en bon état cosmétique, peintes dans les livrées conformes au Passeport Technique ou PTH FIA. Tout dommage de carrosserie doit être réparé avec un haut niveau de qualité.

ARTICLE 4 – TECHNIQUE

4.1 Roues - Pneumatiques

Seuls les pneumatiques Avon pourront être utilisés. Les spécifications techniques des pneumatiques seront validées entre Avon et l'Organisation pour la saison. Pour toutes les voitures, seules des pneumatiques type slick avec gommes d'indice A24 seront autorisées. En cas de pluie, seules des pneus pluie sculptés avec gommes d'indice W534 seront autorisées.

Des exceptions seront accordées dans le cas où Avon ne serait pas en mesure de fournir des tailles de pneumatiques spécifiques. Les concurrents devront en informer l'Organisation avant chaque événement.

BTMR est le fournisseur exclusif approuvé par l'Organisation pour la fourniture des pneumatiques.

BMTR : +44 (0) 121 331 1122

racedivision@bmtr.co.uk

Le nombre de pneumatiques neufs est limité à deux trains de slicks par voiture et par événement. Les trains de pneus usagés sont autorisés sans limitation. Tout train de pneumatiques usagés devra être identifié et son état vérifié par les contrôleurs techniques avant les qualifications.

Les couvertures chauffantes et autres matériels de maintien en température des pneumatiques sont autorisés uniquement à proximité immédiate des boxes. Leur présence est interdite sur la piste.

Les diamètres de roues sont libres mais doivent faire l'objet d'un accord préalable de l'Organisation.

Un seul capteur de G et un seul capteur de vitesse monté sur une roue avant non motrice sont autorisés.

4.2 Moteurs et cylindrées

Toutes les voitures participantes doivent être équipées de moteurs du même type et de la même cylindrée que ceux utilisés en période. Il est permis d'utiliser les évolutions moteurs disponibles à l'époque, et d'utiliser des composants de la même famille de moteurs. Les pièces modernes disponibles dans le commerce telles que pistons, bielles, soupapes, etc...nécessaires à la maintenance des moteurs sont autorisées, mais ces pièces doivent être du même type que les pièces utilisées en période.

Toute voiture préparée dans une **configuration postérieure** à la limite de chaque classe d'âge du présent règlement sera reclassée dans la catégorie supérieure, versée dans la catégorie C3b (Invitation spéciale) ou exclue du classement si cela n'est pas possible.

Toute voiture de la catégorie C2 équipée de moteur de type Cosworth DFV ne peut être équipée qu'avec des moteurs de cylindrées équivalentes à celles utilisées en période. Les seules cylindrées admises par l'organisation sont celles de 3L, 3.3L, 3.5L ou 3.9L.

Le régime maximal moteur sera limité comme suit :

- Moteurs 3L 10 600 tr/min max
- Moteurs 3.3L 10 200 tr/min max
- Moteurs 3.5L 9 500 tr/min max
- Moteurs 3.9L 8 200 tr/min max

Pour tout moteur Cosworth et toute cylindrée, l'alésage maximal ne devra pas dépasser 90 millimètres.

A tout moment, l'Organisation pourra demander copie des acquisitions de données afin de vérifier le respect des régimes maximums. En cas d'observation de dépassement de régime multiples ou en l'absence de données, des pénalités pourront être appliquées pour la voiture concernée.

Les brides d'admission d'air peuvent être retirées.

Pour les voitures ayant eues leurs configurations moteur changées pour un autre type de moteur également utilisé en période, elles ne seront autorisées à courir qu'après vérifications par le commissaire technique avec délivrance d'un passeport technique et approbation par l'Organisation. Dans le cas où ces voitures détiennent un PTH antérieur à ces modifications, il leur est précisé que le PTH devra être modifié pour 2018 en fonction de la nouvelle configuration.

Les mises à jour des systèmes électroniques de gestion moteur vers des versions modernes sont autorisées (ex. Life, Motec ou équivalent).

4.3 Turbos et Suralimentation.

Toutes les voitures concernées doivent être équipées d'un système de suralimentation conforme aux spécifications de période du modèle présenté, (collecteur d'échappement, turbo et soupape de décharge). Lorsque des pièces spécifiques ne sont plus disponibles ou afin d'améliorer la fiabilité, des alternatives modernes pourront être utilisées en respectant l'apparence du montage d'origine.

4.4 Boîtes de vitesse

Toutes les voitures doivent être équipées d'une boîte de vitesse conforme et identique aux spécifications de période pour le modèle présenté.

4.5 Carburant, réservoirs et ravitaillements

4-5-1 Carburant et réservoirs

Le fournisseur de carburant est Sodifuel Racing, fournisseur du carburant Sunoco.

Sodifuel sera présent et assurera l'assistance pneumatique ainsi que la distribution de carburant sur chaque événement.

➤ Sodifuel: +33 386 689 418 – info@sodipneuracing.com

Le carburant est limité aux produits commercialement disponibles. Les mélanges spéciaux ou les boosters d'octane à base de toluène ne peuvent être utilisés.

Les indices d'octane ne sont pas imposés. Les équipes sont néanmoins invitées à respecter les préconisations suivantes qui seront appliquées à partir de la saison 2018 :

- Moteurs atmosphériques : CF 102
- Moteurs turbocompressés : RTC 102
- Moteurs utilisant de l'essence plombée : R6SR 105 ou 115 Supreme.

A des fins de tests, le commissaire technique pourra exiger un échantillon de carburant à tout moment. Le refus de fournir un échantillon de carburant pourra entraîner des pénalités pour la voiture concernée.

La capacité du système de carburant incluant les tuyaux de carburant / les collecteurs et autres boîtes de réserves ne peut être supérieure à 100L pour les voitures inscrites en catégories C1 et C3 et supérieure à 80L pour celles inscrites en catégories C2.

Les réservoirs de carburant ne peuvent avoir plus de 5 ans. En cas de dépassement de la date limite des 5 ans, leur remplacement ou leur contrôle avec certification est obligatoire. Les certificats peuvent être demandés à tout moment par le commissaire technique.

Des contrôles de capacité des réservoirs pourront être réalisés sur demande des commissaires techniques à tout moment.

En cas de tonneau, une soupape de 200 mbar de type FIA doit être montée et connectée au réservoir.

Un coupleur étanche de carburant pour la vidange doit être installé sur le système de carburant. Les concurrents doivent pouvoir démontrer que le réservoir est vide, et qu'il peut être rempli sur demande pour en contrôler la capacité.

Tous les composants du système de carburant situés dans le cockpit, telles que les pompes à essence, doivent être recouvert par un siège passager, ou un couvercle en aluminium.

4-5-2 Ravitaillements (interdits pendant la course)

Tout ravitaillement en carburant doit se faire moteur éteint, sans présence du pilote à bord. Aucune autre intervention sur la voiture n'est possible tant qu'un ravitaillement en essence est en cours.

Les personnes déchargeant les acquisitions de données ou aidant le pilote à monter ou descendre de la voiture ne seront pas considérées comme travaillant sur la voiture. « L'assistant » pilote peut aussi nettoyer le pare-brise.

A chaque ravitaillement en carburant, la présence d'un « pompier » (ou mécanicien) équipé d'un extincteur approprié à portée de main est obligatoire. Pour les caractéristiques de l'extincteur, se référer à l'Article 4.

Tous les membres de l'équipe en charge du ravitaillement doivent être équipés d'une combinaison, d'une cagoule et de gants ignifugés, ainsi que d'un casque avec visière abaissée (ou lunettes). Le port de chaussures en matières plastiques est interdit.

Pour toutes les manipulations et travaux autres que le ravitaillement en essence, casques, cagoules et lunettes peuvent être retirés.

Si la voiture entre aux stands pour un ravitaillement en carburant et un changement de pneus, alors le carburant doit être ajouté en premier. Les casques peuvent ensuite être enlevés.

L'équipement de ravitaillement doit être homologué FIA; l'utilisation de bidons de dégazage avec leurs raccords de connexion est obligatoire. Les bidons de dégazage sans bouchons sont interdits.

Tout le matériel de ravitaillement doit être contrôlé sur le circuit pour s'assurer de son bon fonctionnement avant d'être utilisé en course.

Le commissaire technique peut procéder à une vérification technique du matériel de ravitaillement à tout moment.

Si celui-ci considère que l'équipement de ravitaillement ne satisfait pas à la norme, l'équipement ne pourra être utilisé.

Des manquements à ces règles pourront entraîner des pénalités pour la voiture concernée.

4.6 Eclairage et équipement électrique

Toutes les voitures doivent être équipées d'un système d'éclairage en état de marche.

Les voitures des catégories C1 et C3 doivent prendre le départ de chaque course avec leurs phares allumés durant toute la course.

Les voitures de la catégorie C2 doivent allumer leurs phares en cas de faible visibilité ou de manque de luminosité.

Des feux stops doivent être montés et en ordre de marche.

La présence d'un feu de type pluie FIA est obligatoire pour toute les catégories.

4.7 Poids

Le poids de chaque voiture sera validé par l'Organisation avec comme base de référence la spécification d'origine.

Le poids sera mesuré sans pilote ni carburant, mais avec les pleins d'huile et d'eau.

A tout moment de l'épreuve, le poids du véhicule ne devra pas être inférieur au poids minimum défini ci-après.

Catégorie C1	Poids minimum 900Kg
Catégorie C1 équipée d'un moteur atmosphérique 3.5L	Poids minimum 750Kg
Catégorie C2	Poids minimum 750Kg

Certaines voitures pourront bénéficier d'une dérogation après validation par l'Organisation.

4.8 Freins

Les voitures doivent présenter des freins (**disques et étriers**) utilisés **en période** sur le modèle.

Le concurrent doit apporter la preuve de l'utilisation en période sur le modèle. Document annexé à son Passeport Technique.

4.9 Garde au sol

La garde au sol, mesurée à tout moment, ne devra jamais être inférieure à 40mm avec réservoirs pleins et pilote à bord.

Cette mesure devra être respectée en tous points de la voiture. (Spoiler avant, fond plat, échappement et silencieux compris).

Les ressorts progressifs sont acceptés si montés en période.

Les ressorts antagonistes ou compensateurs (helpers) doivent être entièrement comprimés lorsque la voiture est à l'arrêt.

Le choix des amortisseurs est libre, mais tous les efforts doivent être faits pour veiller à ce que ceux qui sont montés sur la voiture ressemblent le plus possible aux modèles montés en période.

4.10 Carrosserie et aérodynamique

La configuration aérodynamique de la voiture doit être celle de l'année de spécification choisie et approuvée par le commissaire technique.

Toute « moustaches » additionnelles, équerres latérales, etc. doivent être conformes aux éléments disponibles en période.

La largeur maximale autorisée est de 2000 mm.

La longueur maximale autorisée est de 4800 mm.

La hauteur maximale de l'aileron arrière ne doit pas être supérieure au point le plus haut du toit de la voiture.

4.11 Equipement radio.

Un système de communication radio entre le pilote et le stand est autorisé.

4.12 Transpondeur.

Chaque voiture inscrite à la saison devra être équipée d'un transpondeur de type AMB.

4.13 Sécurité

Pour se conformer aux règlements techniques standard et aux règlements de la FIA, les normes de sécurité suivantes doivent être respectées :

4-13-1 Le port d'un système de retenue de la tête approuvé par la FIA est obligatoire.

4-13-2 Les casques intégraux doivent de préférence être portés avec la visière abaissée. Les casques ouverts sont fortement déconseillés. Le poids du casque doit pouvoir être contrôlé à tout moment et ne pas dépasser 1800 grammes. Toutes autres protections contre le feu et autres équipements doivent être aux normes FIA actuelles.

4-13-3 Les systèmes d'extincteurs opérationnels pour voitures fermées et respectant la norme FIA (type AAAF, Zero 2000 ou Zero 360) sont autorisés. Ces systèmes ne doivent pas être connectés au système d'origine de la voiture. Le kit doit être monté en respectant les prescriptions de montage et en utilisant les tuyaux et gicleurs fournis. Le non-respect de ce montage annulera l'homologation du système.

4-13-4 Les harnais de sécurité doivent être conformes à la norme FIA actuelle, ne pas avoir plus de 5 ans ni avoir subi de fortes contraintes (lors d'un accident par exemple).

4-13-5 Il est de la responsabilité de chacun de vérifier tous les éléments de sécurité de la voiture et du pilote. Des contrôles pourront être effectués à tout moment.

4.14 Test de criques et radiographie des composants

Les équipes et concurrents doivent être conscients de la défaillance possible d'un composant dû à l'âge ou à l'usure. Il est de la responsabilité de chacun de maintenir les voitures dans le meilleur état possible par des contrôles minutieux et réguliers de la voiture.

Les concurrents doivent pouvoir fournir à tout moment les documents et preuves justifiant de la maintenance minutieuse de la voiture.

L'Organisation n'est pas responsable du contrôle des tests de criques et de radiographie des composants. Aucune responsabilité ne pourra lui être tenue à cet égard.

Les éléments suivants doivent être contrôlés pour vérifier leur intégrité structurelle et la présence de corrosion :

- Tubes de triangles de suspension,
- Eléments de suspension en alliage léger,
- Colonnes de direction,
- Porte-moyeux mécano-soudés,
- Pédales de frein,
- Roues.

Tous les composants listés ci-dessus doivent être testés et certifiés en utilisant une méthode appropriée au matériau et au type de construction de l'élément en question. Les certificats des tests pourront être demandés à tout moment par le Commissaire Technique. Chaque composant doit être clairement listé sur le certificat, mais il n'est pas nécessaire de marquer les éléments.

En cas d'accident, un nouveau certificat sera exigé pour l'élément de remplacement. Les certificats sont valables 2 ans à compter de la date du test (sauf approbation du Commissaire Technique).

Il est fortement recommandé d'effectuer des tests similaires sur des éléments vitaux pour l'intégrité de la voiture et qui ne sont pas cités par ailleurs.

Les tests doivent être effectués selon les normes suivantes: BSI; DIN; ISO; ASTM

* Détection des défauts de pénétration: BS 6443 et BSM 39; DIN 54152; ISO 3452

* Détection des défauts par particules magnétiques: BSM 34; ASTM 709

* Détection des défauts par rayons X: BS 6072 et BSM 35; DIN 54111-1; ISO 557

Connaissance du règlement

Chaque concurrent et participant à la série Group C Racing confirme, par sa demande d'engagement, sa bonne connaissance du règlement défini ci-dessus.

TABLEAU RECAPITULATIF DES PENALITES

Groupe C 2018

Les pénalités récapitulées ci-dessous sont celles prévues par le présent règlement. Elles seront appliquées par la Direction de Course sans notification préalable, dans la mesure où le Collège des Commissaires Sportifs ne décide pas de modifier les pénalités encourues. Toute pénalité non prévue par ce règlement sera décidée par le Collège des Commissaires Sportifs.

Article	Description	Session	Pénalité
SPORTIF			
2. Engagements	Non-respect de l'esprit historique		Pouvant aller jusqu'à l'exclusion
5. Publicité	Non-respect des règles de publicité		Pouvant aller jusqu'au refus de départ
7. Briefing	Absence		Pouvant aller jusqu'au refus de départ
8. Essais et Course	Non-respect de la route de course	Essais	1ère infraction : Avertissement 2ème infraction : Annulation meilleur temps de la séance 3ème infraction : Annulation de tous les temps de la séance
		Course	1ère infraction : Avertissement 2ème infraction : 45 secondes ajoutées au temps de course 3ème infraction : 60 secondes ajoutées au temps de course
	Dépassement après passage sous damier	Essais	Annulation du meilleur temps
		Course	45 secondes ajoutées au temps de course
	Double passage sous damier	Essais	Annulation du meilleur temps
		Course	45 secondes ajoutées au temps de course
11. Procédure de départ	Dépassement avant la ligne chrono	Course	60 secondes à ajouter au temps de course par position gagnée
12.1 Vitesse dans pitlane	Dépassement de la vitesse autorisée	Essais libres	1ère infraction : Arrêt 30s dans zone stop & go moteur allumé 2ème infraction : Arrêt 2m dans zone stop & go moteur éteint 3ème infraction : A la discrétion des Commissaires Sportifs
		Essais qualifs	1ère infraction : Annulation meilleurs temps de la séance 2ème infraction : Annulation de tous les temps de la séance 3ème infraction : A la discrétion des Commissaires Sportifs
		Course	1ère infraction : 45 secondes à ajouter au temps de course. A partir de la 2ème infraction : Selon décision du Collège des Commissaires Sportifs.
12.2 Ravitaillement	Interdit	Course	Jusqu'à exclusion
12.3 Changement pilote Temps d'arrêt	Arrêt hors fenêtre	Course	+ 2 minutes
	Pas d'arrêt	Course	+ 8 minutes
	Arrêt sur pitlane ailleurs qu'au stand	Course	Décision du Collège
	Arrêt inférieur au minimum indiqué	Course	Différence inférieure à 60sec : + 2 minutes Différence supérieure à 60sec : + 6 minutes
13.7 Drapeau jaune	Dépassement sous drapeau jaune	Essais	Equivalent en temps d'un drive-through selon la longueur de la pitlane, sauf avis contraire des Commissaires sportifs.
		Course	

ANNEXE 2

Attribution des points / Classement final

Classement Voitures

- Il sera établi trois classements au terme de la saison
 - Un classement pour la Classe 1 : Voitures des classes Groupe C C1, IMSA et GTP aux spécifications 1982-1990
 - Un classement pour la Classe 2 : Voitures des classes Groupe C C2, Junior, IMSA Light cars aux spécifications 1982-1990
 - Un classement pour la Classe 3 : Voitures des classes Group C, IMSA et prototypes japonais aux spécifications 1991-1993
- Pour être classée, la voiture doit avoir été en piste dans les 10 dernières minutes de la course ou avoir franchi la ligne d'arrivée à la fin de la course. Néanmoins une voiture ne pourra en aucun cas bénéficier au classement d'une place acquise en fonction d'un temps inférieur à ceux des voitures ayant normalement terminé la compétition.
Les voitures classées car ayant été en piste dans les 10 dernières minutes mais n'ayant pu passer la ligne d'arrivée seront classées dernières du groupe de voitures ayant le même nombre de tours, quel que soit leur temps.
- Les points sont **attribués à l'équipage**.
- 6 voitures par classe au départ de chaque course sont nécessaires pour marquer la totalité des points de classement.
- A moins de 6 voitures par classe au départ, seule la moitié des points sera attribuée.
- A moins de 3 voitures par classe au départ, seul un quart des points sera attribué.
- Chaque équipage partant à une course inscrit automatiquement au classement saison un nombre de points équivalent au nombre de voitures ayant effectivement pris le départ de la course dans sa classe (limité au maximum à 20 voitures). Toute voiture prenant part aux essais ou aux qualifications sans prendre part à la course marquera la moitié de ces points (soit 10 points maximum).
- En cas de pénalités, ces points resteront acquis, les pénalités ou retraits de points ne pouvant s'appliquer que sur les points de classement à l'arrivée.
- Pour chaque course, les 10 premiers de chaque classe (C1, C2, C3a) inscrivent au classement saison des points selon le barème ci-dessous

EXEMPLE: Le second d'une course de 14 voitures dans sa classe au départ marquera 14+18 points = 32 points

<i>Position</i>	<i>Points au départ (= nombre de voitures admises au départ dans sa classe, limité à 20)</i>	<i>Points de classement à l'arrivée</i>	<i>Total de points</i>
1er	14	20	34
2eme	14	18	32
3eme	14	16	30
4eme	14	14	28
5eme	14	12	26
6eme	14	10	24
7eme	14	8	22
8eme	14	6	20
9eme	14	4	18
10eme	14	2	16
11eme	14	0	14

- Au terme de chaque course, des handicaps de performance en temps seront attribués aux 3 premières voitures de chaque classe et appliqués lors de la course suivante pendant l'arrêt obligatoire.
- Ces handicaps de performance suivront le barème défini ci-après :
 - 1ère place : 10 secondes ajoutées à l'arrêt obligatoire lors de la course suivante
 - 2ème place : 7 secondes ajoutées à l'arrêt obligatoire lors de la course suivante
 - 3ème place : 5 secondes ajoutées à l'arrêt obligatoire lors de la course suivante.

Ces handicaps ne seront applicables qu'aux classes comportant au minimum 6 voitures au départ.

- En cas d'égalité de points en fin de saison, le nombre de victoires sera pris en compte, puis le nombre de 2nde places, puis de 3ème, et ainsi de suite.
- A l'issue de la saison les **3 premières voitures** de chacune des **trois catégories** seront récompensées lors d'une remise des prix.