



**2023**

## REGLEMENT PARTICULIER

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

## ARTICLE 1 – ORGANISATION

Peter Auto organise en 2023 une série Internationale FIA de cinq épreuves, conformément aux prescriptions du Code Sportif International et en particulier de l'Annexe K, ainsi qu'aux prescriptions des règlements sportifs de la FIA et de la FFSA.

Le présent règlement a été enregistré à la FIA sous le permis d'organisation N° IS/9-2023 en date du 13/01/2023

Le nom de la série est **CLASSIC ENDURANCE RACING 1.**

**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 :
  - Président : Claude PAOLETTI TBC
  - Membre : TBC TBC
  - Membre : TBC TBC
- ✧ Directeur d'épreuve : Patrick MORISSEAU Lic 28737 ASA – 1201
- ✧ Directeur d'épreuve Adjoint : TBC TBC
- ✧ Commissaire Technique Responsable: Henri PLUTON TBC
- ✧ Commissaire Technique adjoint : TBC 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 dirigera les 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

✧ **Les inscriptions à la saison (5 courses) – 14 500€** si paiement comptant, soit 19,33 €/min (15 500€ si paiement différé, soit 20,67€/min) doivent parvenir à l'Organisation avant le 31/03/23\*.

✧ **Les inscriptions à la course** doivent parvenir à l'Organisation au minimum 1 mois avant chaque épreuve\*

- o \_ Mugello Classic
- o \_ Grand Prix de l'Age d'Or } (3 300€ par course soit 22€/min)
- o \_ Dix Mille Tours du Castellet
- o \_ Estoril Classics

o \_ Spa-Classic 3 700€ soit 24,67€/min

✧ Pour être prises en compte, elles doivent :

- Etre accompagnées du montant des frais d'engagement.
- Etre accompagné de la photocopie couleur de **la totalité des pages du PTH International FIA en cours de validité. Les demandes de PTH en cours d'obtention ne seront pas acceptées.**
- Etre accompagnées des photocopies des licences des pilotes,
- Être réalisées sur l'espace membre Peter Auto.

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

**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 en cours d'année, sur décision du Collège des Commissaires sportifs et de l'Organisation.**

## ARTICLE 3 – VOITURES ADMISES

Toutes les voitures devront être conformes à l'Annexe K **2023** de la FIA et munies d'un Passeport Technique Historique International en cours de validité.

### A/ Voitures Eligibles :

- ✧ Les types de voitures ayant couru les grandes épreuves internationales d'endurance entre 1966 et 1974 :  
Le Mans, Sebring, Daytona, Brands Hatch, 1000km de Monza, Spa, Nürburgring, Silverstone...
- ✧ Date limite de configuration GT / Tourisme : 1966 à 1974 inclus
- ✧ Date limite de configuration Prototypes: 1966 à 1971 inclus.

### B/ Classes :

Les voitures seront réparties selon les règles suivantes :

- ✧ "**Proto 1 /-2000cm3**" pour les prototypes de moins de 2 litres de cylindrée inscrits et ayant participé à des courses de 1966 à 1971 inclus.
- ✧ "**Proto 1 /+2000cm3**" pour les prototypes de plus de 2 litres de cylindrée inscrits et ayant participé à des courses de 1966 à 1971 inclus.
- ✧ "**GT 1**" pour les Grand Tourismes et Tourismes homologués et inscrits en course de 1966 à 1974 inclus **et les BMW 3.0 CSL.**
- ✧ « **Invitation Class 1** » pour toute voiture jugée d'intérêt historique ou sportif ne pouvant intégrer l'une des classes précitées, **mais dans tous les cas titulaires d'un PTH FIA valide.** Les voitures inscrites dans cette classe ne pourront figurer au classement scratch, marquer de points au classement de saison ou recevoir des récompenses lors des cérémonies de remise des prix.

Les **Ford GT40** sont toutes considérées comme des **GT**.

**Les autos considérées et/ou identifiées comme répliques ou continuations pourront être acceptées à courir sur la seule décision de l'Organisation.**

**Seule l'Organisation sera à même de déterminer si une auto doit être considérée comme réplique ou continuation.**

**Les autos considérées et/ou identifiées comme répliques ou continuations seront automatiquement versées dans la classe « Invitation » ou se verront attribuer un handicap en temps supplémentaire **selon le barème figurant sur l'annexe Handicaps.****

**Les continuations seront identifiées par un « C » apposé à la description de la voiture sur les documents officiels.**

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

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

Si le changement est accepté, la voiture partira en fond de grille ou à une position déterminée par la Direction de Course.

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 ou selon décision de la Direction de Course pour raisons de sécurité).

## ARTICLE 4 – TECHNIQUE

 Voir règlement technique spécifique au Classic Endurance Racing 1 (Annexe 1)

Les voitures présentées aux vérifications techniques doivent être conformes **aux spécifications de période** pour ce modèle et conformes à leur PTH. Chaque concurrent devra remplir et émarger une déclaration de cylindrée et de poids qui devra être envoyée avec chaque dossier d'engagement.

Les voitures peuvent être contrôlées 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 à son PTH, 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 **2023**, y compris les sous-vêtements longs.

## ARTICLE 5 – VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Présentation obligatoire des documents suivants :

- ✧ Licence Pilote :
  - Licence Internationale ITC-C – Minimum requis pour toutes les classes

Une licence nationale du plus haut degré fixé par l'ASN (NCC) concernée est acceptée pour les concurrents courant dans leur propre pays (titulaire d'une licence issue par l'ASN organisatrice).

- ✧ **Passeport Technique Historique International (PTH) en cours de validité.**

- Les Passeports Techniques Nationaux ne sont pas acceptés.

- ✧ La présentation d'une voiture aux vérifications techniques sera considérée comme une déclaration implicite de conformité au présent règlement.

- ✧ Une attestation de **conformité et validité** du/des réservoirs souples lorsque la voiture en est équipée sera **demandée systématiquement lors de chaque vérification préliminaire**.
- ✧ La présence d'un extincteur manuel de 2KG poudre à proximité de chaque voiture est obligatoire dans le paddock. En absence de ce dispositif, le concurrent ne sera pas admis aux essais.
- ✧ Le port d'un dispositif de retenue frontal de la tête (RFT/FHR) de type HANS est fortement recommandé. Les harnais à bretelles d'épaules étroites (2"/52mm de large) rendent obligatoire le port d'un RFT/FHR avec fixations du harnais, casques et siège adaptés.
- ✧ 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.
- ✧ **Les bandeaux de parebrises publicitaires sont interdits (sauf livrée de période).**
- ⚠ Toute voiture ne respectant pas les règles sur la publicité peut se voir refuser le départ de la course.

#### ✧ 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.

Les images recueillies par les caméras installées par l'Organisation ou par les équipages pourront être utilisées à des fins sportives, sur demande de la Direction de Course ou du Collège des Commissaires, pour l'étude de tout fait de course.

## ARTICLE 6 – EQUIPAGE

- ✧ **L'esprit des courses historiques doit être respecté à tout moment, il est donc demandé que le propriétaire de la voiture, s'il fait partie de l'équipage, pilote au minimum 50% de la durée de la course.**
- ✧ L'équipage peut être composé d'un ou deux pilotes. Dans ce cas, ils seront désignés « Pilote 1 » et « Pilote 2 ».
- ✧ Un changement de pilote ou un arrêt au stand dans le cas d'un pilote courant seul, est obligatoire.
- ✧ Dans le cas d'un équipage de 2 pilotes, la voiture sera placée sur la grille en fonction du temps moyen prenant en compte le meilleur temps au tour pour chacun des 2 pilotes (=moyenne des deux meilleurs temps de l'équipage).

- ✧ Si un équipage déclare deux pilotes lors des vérifications administratives, ces deux pilotes devront participer à toutes les sessions de qualifications et course.

Dans le cas contraire, et si seulement l'un des deux pilotes participe à la séance de qualifications, la voiture sera positionnée en fond de grille.

Si plusieurs voitures se trouvent dans cette situation, la grille sera établie en prenant en compte le meilleur temps de chaque voiture, la plus rapide étant positionnée immédiatement derrière la dernière voiture non pénalisée.

- ✧ Si une voiture régulièrement qualifiée ne prend pas le départ de la course sans que l'équipage en ait informé au préalable le collège des commissaires sportifs au minimum deux heures avant le départ de la course, l'équipage ne pourra prétendre aux points de départ.

- ✧ L'Organisation se réserve le droit de classer un pilote en catégorie Elite **selon les conditions du tableau figurant sur l'annexe Handicaps**. Les pilotes classés comme Elite en seront informés et les handicaps seront appliqués pour la course.

- ✧ Un handicap de temps sera ajouté au temps d'arrêt obligatoire aux stands pour toute voiture dont l'équipage comprend au moins 1 pilote considéré comme Elite, **selon le barème figurant sur l'annexe Handicaps**.

- **Les concurrents identifiés comme Elite pourront prétendre aux cérémonies de podium mais ne pourront marquer de points au classement saison.**

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

- ✧ Le changement d'un membre de l'équipage ou l'adjonction d'un deuxième pilote est autorisé au plus tard une heure avant le départ de la 1ere séance d'essais qualificatifs sous réserve de vérification administrative. Une demande écrite devra être adressée au Directeur d'épreuve qui transmettra au Collège des Commissaires Sportifs pour approbation.
- ✧ Tout pilote inscrit et ayant participé aux essais qualificatifs peut participer à la course en deuxième pilote sur une voiture qualifiée. Une demande écrite devra être adressée au Directeur d'épreuve une heure avant le départ de la course.

## ARTICLE 7 – BRIEFING

- ✧ Les pilotes sont tenus d'assister au briefing du Directeur d'épreuve au cours duquel sera notamment indiquée la durée minimale du pitstop, du franchissement de la boucle d'entrée à celui de la boucle de sortie de la pitlane.
- ✧ Toute absence au briefing pourra être sanctionnée par une amende 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.**

**Cependant, il n'y aura aucune recherche de responsabilité si la Direction de Course déclare l'incident comme fait de course.**

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

**Les voitures devront dans tous les cas être présentées à nouveau aux Commissaires Techniques. Les concurrents dont la voiture a été endommagée par un pilote dont le comportement pourrait être jugé trop agressif, doivent obligatoirement se faire connaître à la direction de course dans les deux heures suivants la fin de la session en cause. Aucune réclamation ne pourra être acceptée au terme de ces deux heures**

Par son inscription, le concurrent reconnaît que les sports mécaniques présentent des risques qu'il accepte en toute connaissance de cause.

Le concurrent s'engage à décharger Peter Auto de toute responsabilité en cas d'accident survenu sur la piste ou dans le paddock, de vol, de dommage matériel ou corporel qu'il pourrait subir ou qui pourraient affecter les biens lui appartenant.

Pilotes et voitures doivent avoir satisfaits aux vérifications administratives et techniques pour participer aux séances de qualification et de course. Les essais privés ne nécessitent pas que les pilotes et voitures soient vérifiés en amont.

- Il y aura une séance d'essais privés de 45'.
  - Il y aura une séance d'essais qualificatifs de 45'.
  - La durée de la course sera de 1 heure + 1 tour.
  - Non-respect de la route de course :
    - En essais: 1<sup>ère</sup> infraction : avertissement.  
2<sup>e</sup> infraction : Annulation du meilleur temps de la séance concernée.  
3<sup>e</sup> infraction : Annulation de tous les temps de la séance concernée.
    - En course : 1<sup>ère</sup> infraction : avertissement.  
2<sup>e</sup> infraction : 45 secondes ajoutées au temps de course.  
3<sup>e</sup> infraction : 90 secondes ajoutées au temps de course.
  - Franchissement de la ligne blanche en sortie des stands
    - 1<sup>ère</sup> infraction : temps équivalent à un drive-through
    - 2<sup>ème</sup> infraction : 1 min de pénalité
    - 3<sup>ème</sup> infraction : à la discrétion des commissaires sportifs
  - 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.

➤ En raison de la grande disparité existante entre les performances les véhicules composant la grille et les niveaux de pilotage, il est demandé aux concurrents de se servir des rétroviseurs.

Par ailleurs, en cas d'incident, la règle de la route de course sera utilisée par la Direction de Course pour déterminer les éventuelles responsabilités. Toute question relative à la route de course pourra être évoquée lors du briefing.

## ARTICLE 9 – GRILLE DE DEPART

- ✧ Elle est établie en fonction du meilleur temps réalisé pendant la séance d'essais qualificatifs dans le cas d'un équipage composé d'un seul pilote, ou de la moyenne du meilleur temps de chacun des deux pilotes dans le cas d'un équipage composé de deux pilotes.
- ✧ Elle sera du type 2-2 en ligne. Chaque pilote doit garder sa ligne (côté extérieur ou intérieur de la piste) qui lui a été attribué durant tout le tour de formation et ce jusqu'au franchissement de la ligne de chronométrage.
- ✧ Lors des qualifications, dans le cas d'un équipage de deux pilotes, et si en raison des conditions de piste **ou d'un problème technique avéré et justifié sur la voiture**, l'un des pilotes n'est pas en mesure de réaliser au minimum 3 tours lancés, la grille sera établie en

prenant en compte le meilleur temps de l'autre pilote. Seul le collège des commissaires sportifs pourra décider si les conditions de piste **ou le problème technique relevé** nécessitent l'application de cette règle.

## ARTICLE 10 – PROCEDURE DE DEPART

◇ Le départ sera donné lancé.

◇ Les voitures quittent la pré-grille, effectuent un tour de reconnaissance et prennent place sur la grille de départ. Le Directeur d'épreuve peut autoriser plusieurs tours de reconnaissance s'il le juge utile.

- Panneau 5 minutes + signal sonore avant le départ du tour de formation
- Panneau 3 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 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. Chaque voiture doit conserver sa file et sa ligne.

- 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 dans sa file seront rajoutées au temps de course.

## ARTICLE 11 – ARRETS AUX STANDS

### 11.1 - Vitesse dans la pitlane

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

◇ Pénalités :

- Essais privés :
  - 1ère infraction : Arrêt de 30 secondes dans la zone de stop and go, moteur en marche
  - 2ème infraction : Arrêt de deux minutes dans la zone de stop and go, moteur arrêté
  - 3ème infraction : A la discrétion des commissaires sportifs (exclusion possible)
- Essais qualificatifs :
  - 1ère infraction : Annulation du meilleur temps de la séance concernée.
  - 2ème infraction : Annulation de tous les temps de la séance concernée.
  - 3ème infraction : A la discrétion des commissaires sportifs (exclusion possible)
- Course :
  - Dépassement  $\leq 10$  km/h : temps équivalent à un drive through
  - Dépassement  $> 10$  km/h et  $\leq 15$  km/h : 1min de pénalité
  - Dépassement  $> 15$  km/h : 1min30s de pénalité

**11.2 - Ravitaillements** : ils sont interdits durant la course. Pénalité : Pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

Le Directeur d'épreuve peut autoriser exceptionnellement, une fois la minute d'arrêt effectuée, et sous conditions, une dérogation à cette règle.

**11.3 - Changement de pilote ou arrêt obligatoire**: Il devra se faire entre la 25<sup>ème</sup> minute (25m:00s) et la 35<sup>ème</sup> minute (34m:59s) depuis le départ de la course.

Si un pilote court seul l'intégralité de la course, il devra néanmoins s'arrêter à son stand dans les mêmes conditions.

➤ Toutes les voitures (un ou deux pilotes) devront respecter un temps d'arrêt minimum d'une minute + le temps nécessaire pour parcourir la pitlane à la vitesse maximum autorisée.

Ce temps étant fonction de la longueur de la pitlane, il sera communiqué lors du briefing de chaque épreuve.

Il sera calculé par les chronométreurs entre la boucle de chronométrage signalée en entrée de pitlane et la boucle en sortie de pitlane.

Conditions de l'arrêt :

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

Pénalités :

- arrêt hors fenêtre = 1 tour de pénalisation.
- pas d'arrêt = 3 tours de pénalisation.
- Arrêt inférieur au minimum indiqué = 3 fois la différence du temps constatée.

## ARTICLE 12 – NEUTRALISATION – "SAFETY CAR" – DRAPEAU ROUGE

### 12.1 - Responsabilité :

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

### 12.2 - 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" ;

### 12.3 - Procédure :

12.3.1 - Sur ordre du Directeur d'épreuve, 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 ;

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

12.3.3 - Le "Safety-Car", gyrophares jaunes allumés, pénétrera aussitôt sur la piste de préférence devant la voiture en tête de la course.

12.3.4 - 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.

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

### 12.4 - Arrêts aux stands :

12.4.1 - 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";

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

### 12.5 - Fin d'intervention :

12.5.1 - La fin de l'intervention du "Safety-Car" est de la responsabilité du Directeur d'épreuve.

12.5.2 - 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.

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

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

### 12.6 – 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 précédent 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".

### 12.7 – 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.

### ◇ Pénalités :

- Essais : recul de 4 places sur la grille de départ
- Course : pénalité équivalent en temps d'un drive through selon la longueur de la pitlane, sauf avis contraire des commissaires sportifs

### 12.8 – 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 signalé 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 13 – ARRIVEE

Le drapeau à damier est présenté à la voiture en tête de la course à l'issue d'une heure de course.

## ARTICLE 14 – CLASSEMENT – PODIUM

Il sera établi un podium pour le scratch et chacune des classes à la fin de chaque course.

Pour être classée, la voiture doit avoir parcouru au minimum 75% de la distance réalisée par le vainqueur.

Une remise des prix récompensant les diverses classes sera tenue à la fin de chaque meeting au podium du circuit ou sous l'hospitalité CER.

Un podium « Les légendes de l'endurance » récompensera certaines voitures jugées exceptionnelles (pour les listes des voitures, se référer à l'Annexe 1 - Réglementation Technique - Article 4 – Technique - 4.1 Pneumatiques)

Une remise des prix finale récompensant les vainqueurs de chacune des classes sera organisée à la fin de la saison selon le règlement du classement saison.

#### **ARTICLE 15 – 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 frais d'engagements.

De même, en cas de retrait d'autorisation administrative ou de demande de suspension par les autorités sportives ou administratives, cela sera considéré comme un cas de Force Majeure, sans remboursement des engagements possible.

# ANNEXE 1

## Règlementation technique CER 1 - 2023

Nous vous rappelons que nous tenons à ce que les voitures roulent dans **des spécifications de période**. **Les préconisations de l'Annexe K 2023 et les spécifications issues de l'Annexe J de période primeront toujours sur une conformité au PTH.**

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 la disqualification.

### ARTICLE 4 – TECHNIQUE

#### 4.1 Pneumatiques.

**Seuls les pneus ci-dessous sont autorisés.**

Proto 1	✧ Pneumatiques <b>Avon</b> de compétition <b>sculptés</b> sur toute la largeur de la bande de roulement : <ul style="list-style-type: none"><li>- « Historic All Weather » - Seules des gommes d'indice A37 sont autorisées, Les pneumatiques utilisés devront être estampillés du sigle 'Peter Auto' et obligatoirement fournis par la société Sodipneu</li><li>- CR6 ZZ,</li></ul>
	✧ Prototypes de moins de 2 litres de cylindrée : <ul style="list-style-type: none"><li>- Diamètre des roues: 13' (Sauf « Légendes de l'Endurance »)</li><li>- Diamètre minimum des pneumatiques : 22' à l'avant, 22' à l'arrière</li></ul>
	✧ Prototypes de plus de 2 litres de cylindrée : <ul style="list-style-type: none"><li>- Diamètre des roues : 15' (Sauf « Légendes de l'Endurance »)</li><li>- Diamètre minimum des pneumatiques : 25' à l'avant, 26' à l'arrière</li></ul>
	✧ En cas de course par temps humide, les pneus pluie sont libres à la condition qu'ils respectent les dimensions utilisées pour les pneus pour temps sec.
	✧ A titre exceptionnel, certaines voitures dites « Les légendes de l'endurance » sont autorisées à rouler avec les pneumatiques <b>sculptés sur toute la largeur de la bande de roulement</b> de leurs choix, en conformité avec l'annexe K de la FIA : <ul style="list-style-type: none"><li>- Alfa Romeo : 33/2, 33/3, 33TT3,</li><li>- Berta LR DFV,</li><li>- Ferrari : 312P, 512S, 512M, Daytona Gr. IV</li><li>- Ford P68 DFV,</li><li>- Ligier JS3 DFV,</li><li>- Matra : tous modèles,</li><li>- McLaren M8C DFV,</li><li>- Mirage M3 DFV,</li><li>- Porsche : 906, 907, 908, 910, 917</li></ul>
	✧ Cette liste est non-exhaustive et susceptible d'évoluer sur proposition de l'organisation.
	✧ Pneumatiques de compétition <b>sculptés</b> sur toute la largeur de la bande de roulement: <ul style="list-style-type: none"><li>- Exemple: Avon « Historic All Weather », CR6 ZZ, Dunlop Post Historic, GoodYear Blue Streak</li></ul>
	✧ Les Porsche 911 Carrera 3.0 RSR et De Tomaso Pantera doivent utiliser des pneumatiques AVON Historic All Weather en gomme A37 exclusivement
	✧ En cas de course par temps humide, les pneus pluie sont libres à la condition qu'ils respectent les dimensions utilisées pour les pneus pour temps sec.
	✧
GT 1	✧ Les Porsche 911 Carrera 3.0 RSR et De Tomaso Pantera doivent utiliser des pneumatiques AVON Historic All Weather en gomme A37 exclusivement
	✧ En cas de course par temps humide, les pneus pluie sont libres à la condition qu'ils respectent les dimensions utilisées pour les pneus pour temps sec.

**Les concurrents souhaitant utiliser des dimensions de roues/pneumatiques spécifiques devront demander une dérogation à l'Organisation au minimum 45 jours avant l'épreuve en motivant leur demande.**

**Le nombre de pneus n'est pas limité, mais nous demandons aux concurrents d'adopter une attitude conforme aux courses historiques.**

**Si nous constatons des abus cela pourra entrainer la mise en place d'une réglementation plus restrictive pour l'ensemble de la grille.**

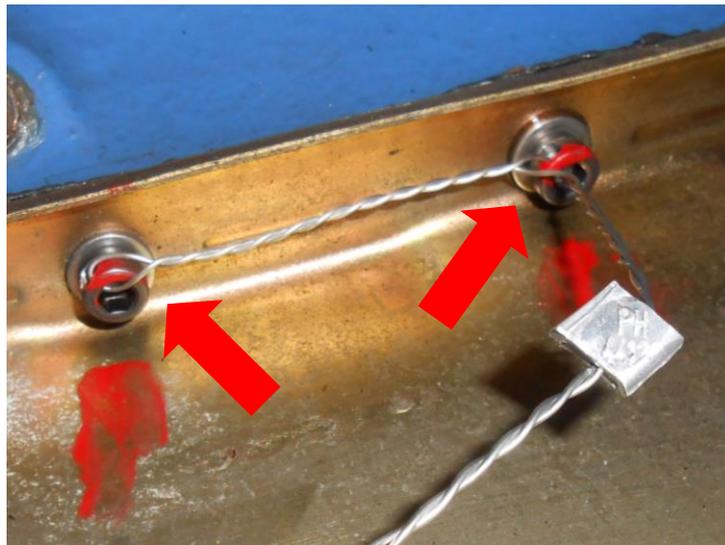
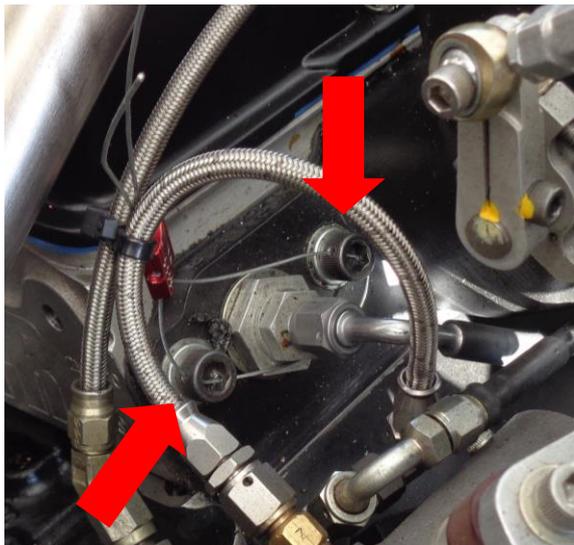
## 4.2 Moteurs et cylindrées

Le nombre de moteurs sera limité à deux pour l'ensemble de la saison. Un plombage identifiant chaque moteur sera effectué en début et au cours de saison le cas échéant. Un suivi sera mis en place afin d'assurer le bon respect de cette règle. Tout manquement à la règle entrainera un retrait de 40 points au classement saison.

Les concurrents devront procéder au perçage des vis ou écrous dont la dépose est nécessaire lors d'une réfection moteur (cf photos).

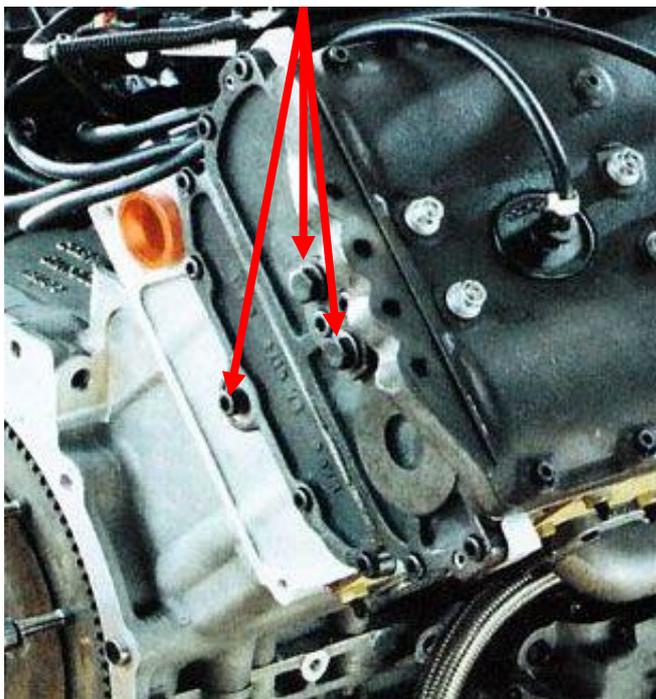
La dépose du carter inférieur ou du (des) carter(s) de distribution pour une révision ou un contrôle nécessitant la dépose du plomb puis la repose d'un nouveau plomb par les commissaires techniques est considérée comme l'utilisation d'un moteur sur les deux autorisés pour la saison complète.

La voiture devra être présentée avec le fil de plombage en place lors de la 1<sup>ère</sup> participation à la saison ou lors de la 1<sup>ère</sup> course suivant le remplacement ou la réfection du moteur, ou avec des perçages de 1,5mm de diamètre pour passage du fil de plombage.

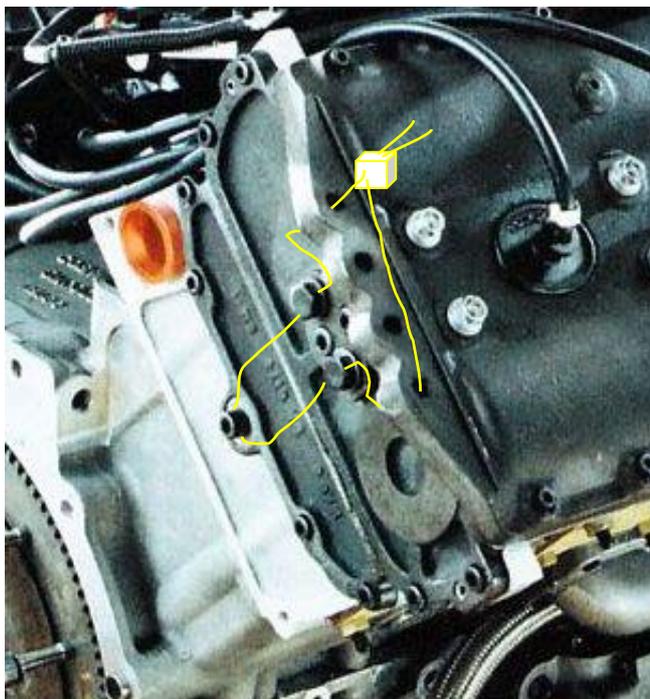


### Proposition pour plombage des Ford Cosworth DFV

Têtes de vis percées



Fil de plombage en place



Les voitures doivent se présenter dans une configuration moteur conforme aux spécifications de période pour ce modèle et conforme au PTH.

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

- Les prototypes équipés de moteur **Ford FVC Alu, BDG, 3L DFV, Mazda rotatif 10A et BMW M12/7** seront **obligatoirement intégrés au sein de la série CLASSIC ENDURANCE RACING 2**.
- **Seules les Ford P68 3L DFV 1967, McLaren M8C DFV 1970, Berta LR DFV 1970, Mirage M3 DFV et Ligier JS3 DFV 1971, sont invitées en CER 1 à la condition de courir avec un limiteur de régime à 9000 tours/minute.**

#### Spécifications et classes :

- Prototypes à moteur Ford Cosworth
  - FVC bloc acier. Cylindrée 1790cc jusqu'à 1840cc. (Réalésage max) PROTO 1
  - DFV 3L. Injection mécanique + limiteur de régime à 9000 tours/minute pour les 5 modèles cités uniquement PROTO 1
- Moteur Porsche 906, 907, 910.
  - 6 cylindres. 2000cc. PROTO 1
  - 8 cylindres. 2200cc. PROTO 1
  - 6 cylindres. 2380cc. PROTO 1 Exclusivement pour les 910 (Le Mans 1971).
- Prototypes à moteur V8 Chevrolet.
  - Lola MK1, MK2, McLaren M1A, B et C : 5700cc à carburateurs. Carter humide ou sec.
  - Lola MK3 : 5000cc à 5700cc à carburateurs. Carter humide ou sec.
  - Lola MK3B : 5000cc à carburateurs ou injection. Carter humide ou sec.
- Prototypes à moteur rotatif Mazda.
  - Moteur 10A 982cc x 1.4 = 1374cc. PROTO 1. (Chevron B16 Le Mans 1970).

### 4.3 Système d'allumage

Toutes les voitures doivent être équipées d'un système d'allumage électronique de type MSD 6ALN permettant le contrôle et la limitation des régimes spécifiés au point 4.15. Outre le boîtier MSD 6ALN, il est autorisé l'utilisation du boîtier délivré par Geoff RICHARDSON pour les FORD FVA, FVC, DFV.

Les boîtiers devront être réglés précisément au(x) régime(s) indiqué(s) dans le présent règlement. Aucune tolérance supérieure ne sera acceptée.

Le boîtier MSD sera clairement visible et les fils le raccordant à la bobine et à l'allumeur devront être clairement identifiables sans aucune inclusion dans un autre faisceau. Toutes les gaines devront être transparentes. En cas de franchissement d'une cloison, les fils issus du MSD seront protégés par un passe-fil".

### 4.4 Eclairage

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

Pour améliorer la sécurité et la visibilité des voitures plus rapides, les voitures inscrites dans la catégorie Proto 1 doivent obligatoirement courir l'intégralité des manches d'essais et l'heure de course avec les phares allumés.

**La présence d'un feu de type pluie FIA est obligatoire pour toute les catégories P1 / GT1 / Invitation class.**

**Tout manquement à cette règle pourra entraîner des pénalités sur décision du collège des commissaires sportifs.**

### 4.5 Poids et dispositifs aérodynamiques

#### 4.5.1 Poids

Le poids de la voiture peut être complété par du lest, à condition qu'il s'agisse de blocs solides, unitaires, fixés par des outils au plancher de l'habitacle, visibles, et scellés par les commissaires techniques. Une roue de secours solidement fixée peut être utilisée comme lest. A tout moment de l'épreuve, le poids du véhicule ne devra pas être inférieur au poids minimum défini ci-après.

#### Protos moins de 2 litres

1150cm<sup>3</sup> à 1300cm<sup>3</sup> : 525 kgs  
 1301cm<sup>3</sup> à 1600cm<sup>3</sup> : 550 kgs  
 1601cm<sup>3</sup> à 2000cm<sup>3</sup> : 575 kgs

#### Protos plus de 2 litres

2001cm<sup>3</sup> à 2500cm<sup>3</sup> : 600 kgs  
 2501cm<sup>3</sup> à 3000cm<sup>3</sup> : 650 kgs  
 3001cm<sup>3</sup> à 4000cm<sup>3</sup> : 700 kgs  
 4001cm<sup>3</sup> à 5000cm<sup>3</sup> : 750 kgs  
 5001cm<sup>3</sup> à 6000cm<sup>3</sup> : 775 kgs  
 Au-delà de 6000cm<sup>3</sup> : 800 kgs

Le poids minimum spécifié pour chaque classe dans le présent règlement primera toujours sur le poids spécifié sur le PTH de la voiture.

#### 4.5.2 – Dispositifs aérodynamiques

Les véhicules doivent impérativement respecter les règles des annexes J de la période de spécification mentionnée sur le PTH. Cette configuration étant impérativement attestée de la photo de référence de la page 2 du PTH.

### 4.6 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 au besoin à son PTH.

### 4.7 Garde au sol

- Pour la catégorie GT1 - la garde au sol minimum mesurée à tout moment ne devra jamais être inférieure à 100 mm, y compris avec pleins et pilote sanglé à bord.  
 Cette mesure devra être respectée en tous points de la voiture. (Spoiler avant, fond plat, échappement et silencieux compris).  
 Exception pour les Ford GT40 : garde au sol minimum : 80mm (hors fixation de barre stabilisatrice)

Exception pour les De Tomaso Pantera : garde au sol minimum : 80mm (au niveau des fixations des triangles inférieurs arrière).

- Pour la catégorie Proto 1 - la garde au sol minimum mesurée à tout moment ne devra jamais être inférieure à 60mm, y compris avec pleins et pilote sanglé à bord.  
Cette mesure devra être respectée en tous points de la voiture. (Spoiler avant, fond plat, échappement et silencieux compris).

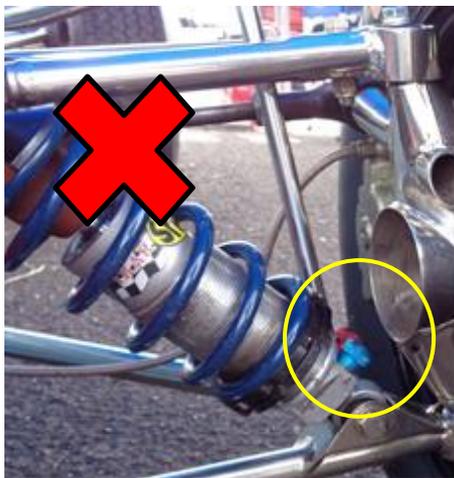
Interdiction des ressorts antagonistes ou compensateurs.



Amortisseur non conforme



Interdiction des amortisseurs à gaz



- Préconisation d'utilisation de cale / guide de ressort

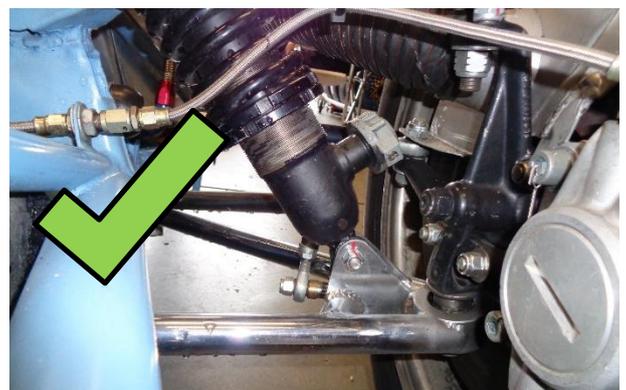
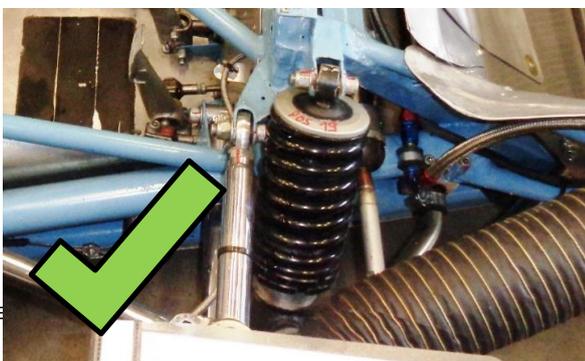


- Utilisation de ressorts à pas variable ou de fil de ressort à diamètre variable autorisée sur les voitures qui en étaient équipées à l'époque

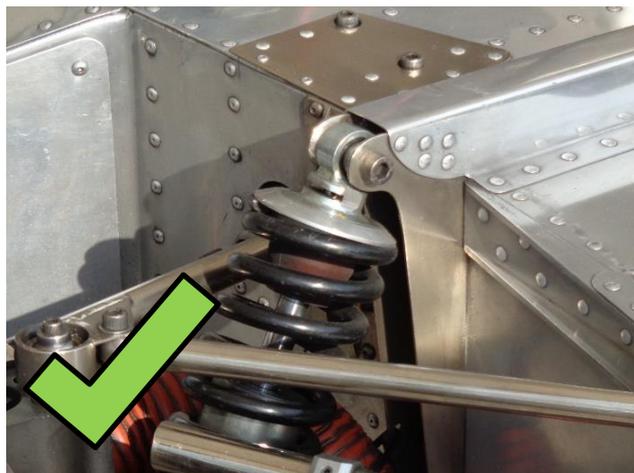
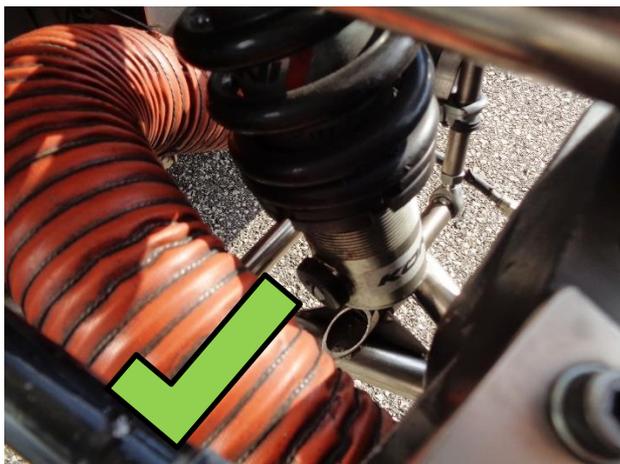


Exemples de montages autorisés  
ARMSTRONG - 1 réglage

REGLEME



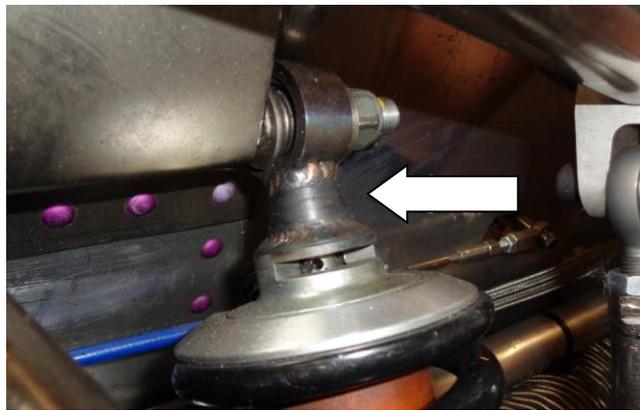
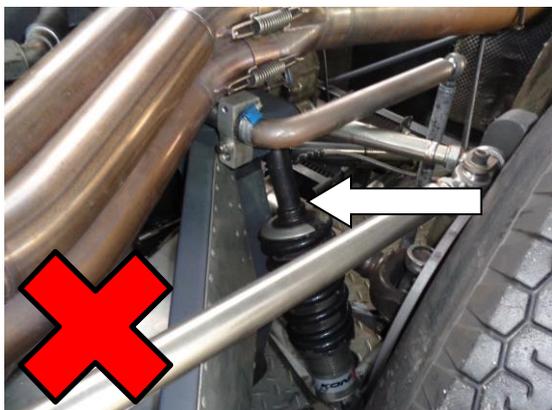
KONI - 1 ou 2 réglages



Exemples de montages interdits :

Non conformes : pas de rallonge exagérément longue

Rallonge acceptable



Technologie hors période



#### 4.8 Limitation sonore

Le bruit généré par la voiture ne doit pas dépasser 105 dB(A) (avec ou sans système de silencieux) aux trois quarts du régime maximum. Cette règle est applicable pour l'ensemble de la saison.

La mesure des décibels sera effectuée selon la méthode FIA suivante:

- 1 - Les mesures seront faites dans une zone dégagée et suffisamment silencieuse (bruit ambiant et bruit de vent inférieur(s) d'au moins 10db (A) au bruit à mesurer). Avant de procéder aux mesures, le moteur sera porté à sa température de fonctionnement,
- 2 - Le point de mesure du bruit sera situé à une distance de 50cm de la sortie de l'échappement, à un angle de 45° par rapport à l'axe du tuyau,
- 3 - Le Microphone sera placé à une hauteur comprise entre 50cm et 1 mètre du sol.
- 4 - Le moteur doit tourner aux  $\frac{3}{4}$  de son régime maximum. Ce régime sera vérifié à l'aide du compte-tour du véhicule, lui-même étalonné à l'aide d'un instrument indépendant si nécessaire. L'intensité maximale mesurée constituera le résultat de la mesure.

Dépassement de la limite de 105 db(A) :

Pénalités : pouvant aller jusqu'à l'exclusion

**Aucune dérogation ne pourra être accordée sur le non-respect de la limitation sonore. Seules les voitures considérées comme « Légendes de l'Endurance » pourront bénéficier d'une dérogation sous réserve d'en avoir fait la demande auprès de l'Organisation au minimum un mois avant chaque épreuve.**

**!** A titre exceptionnel, les modèles suivants sont autorisés à rouler sans système de silencieux d'échappement sur l'ensemble de la saison :

- Alfa Romeo : 33/2, 33/3, 33TT3,
- Berta LR DFV,
- Ferrari : 312P, 512 S et M, Daytona Gr. IV,
- Ford P68 DFV,
- Ligier JS3 DFV,
- Matra : tous modèles,
- McLaren M8C DFV,
- Mirage M3 DFV,
- Porsche: 906, 907, 908, 910, 917, 908/3 Turbo,

Cette liste est non-exhaustive et susceptible d'évoluer sur proposition de l'organisation.

#### 4.9 Systèmes de communication

Aucun système de communication (radio, téléphone) autre que le panneautage ne peut être utilisé en piste entre le pilote et son équipe.

Pénalité :

- Essais : Annulation du meilleur temps.
- Courses : 1 Tour

#### 4.10 Transpondeur

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

#### 4.11 Turbos et Suralimentation

Toutes les voitures concernées doivent être équipées d'un système de suralimentation conforme et identique aux spécifications de période du modèle présenté. (collecteur d'échappement, turbo et soupape de décharge).

Dans tous les cas les systèmes utilisant les technologies et gestion moderne (principalement de type VAT « Variable Area Turbine », VNT « Variable Nozzle Turbo » ou techniquement équivalent) sont interdits.

Les voitures équipées en Turbo KKK à l'époque doivent obligatoirement utiliser des Turbo KKK identiques à ceux utilisés en périodes.

#### 4.12 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.

#### 4.13 Réservoirs d'essence

Pour toutes les voitures des catégories P1, GT1 et "Légendes de l'endurance", la capacité totale de l'essence embarquée devra être celle figurant dans les annexes J de périodes (en fonction des années et de la cylindrée des moteurs), possibilité de se reporter à l'article 6.7.5 de l'Annexe K.

**Une attestation de conformité et validité du ou des réservoirs d'essence de sécurité sera demandée systématiquement lors de chaque vérification préliminaire.**

#### 4.14 Carburant

Le fournisseur de carburant est Sodifuel Racing, fournisseur du carburant Sunoco. Sodifuel sera présent et assurera la distribution de carburant sur chaque événement.

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 carburants avec des indices d'octane supérieurs à 102RON sont interdits.

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.

#### 4.15 Régimes moteurs

Les régimes-moteur ne pourront pas être supérieurs aux spécifications ci-après :

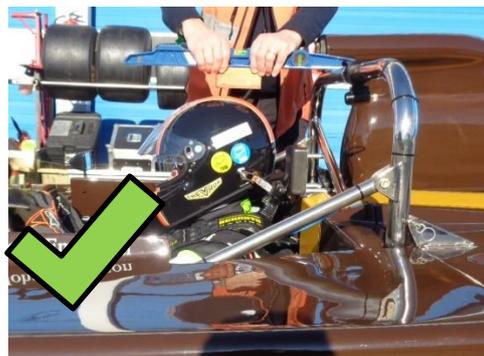
- Cosworth 3000cm3 DFV : 9000tr/min
- Cosworth 1800cm3 FVC : 9000tr/min
- Cosworth 1600cm3 FVA : 9000tr/min
- Chevrolet 5000 ou 5700cm3 : 7200 tr/min
- Porsche Flat 6 jusqu'à 3000cm3 : 8000tr/min
- BMW M10 jusqu'à 2000cm3 : 8000tr/min
- **Ford V8 jusqu'à 5700cm3 : 7200 tr/min**

#### 4.16 Configuration des arceaux de sécurité pour les voitures à partir de la période F

Merci de se rapporter aux annexes 5 et 6 de l'annexe K en cours.

Un contrôle systématique sera effectué avant toute séance d'essais et/ ou de la course. Toute non-conformité fera l'objet d'un rapport aux commissaires sportifs.

**RAPPEL** : L'arceau principal, de dimension conforme, doit être situé 50mm au-dessus du casque du pilote. Il doit être soutenu, dans son tiers supérieur par 1 ou 2 entretoise(s) de dimension conforme.



#### 4.17 Configuration des voitures les plus courantes

➤ CHEVRON B16.

Moteur FVC. Bloc Acier cylindrée 1790 cc jusqu'à 1840cc.

AV : Disques de freins pleins. Etriers 2 pistons. AR : Disques de frein pleins. Etriers 2 Pistons.

Ou

Moteur MAZDA 10A. Cylindrée 1000cc.

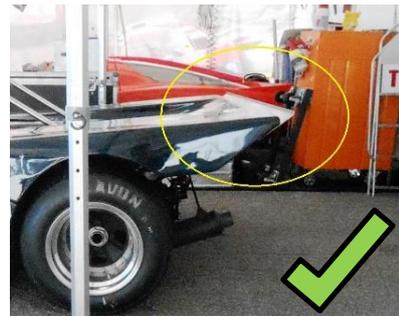
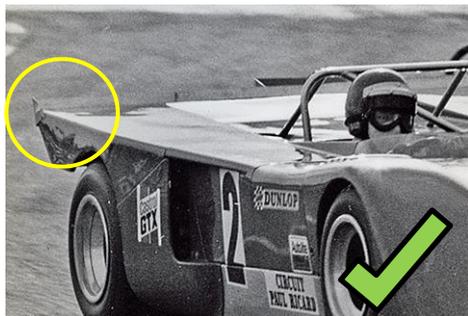
AV : Disques de freins pleins. Etriers 2 pistons. AR : Disques de frein pleins. Etriers 2 Pistons.

➤ CHEVRON B19

Moteur FVC. Bloc Acier cylindrée 1790 cc jusqu'à 1840cc.

AV : Disques de freins ventilés. Etriers 2 pistons. AR : Disques de frein pleins. Etriers 2 Pistons.

Formes de spoiler arrière acceptées :



➤ LOLA T210 et T212

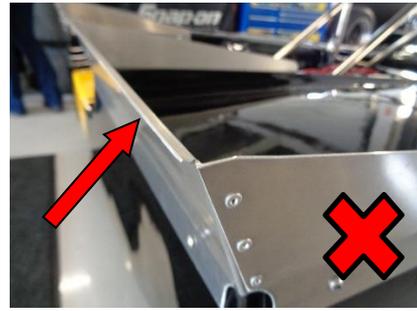
Moteur FVC. Bloc Acier cylindrée 1790 cc jusqu'à 1840cc.

AV : Disques de freins ventilés. Etriers 2 pistons. AR : Disques de frein ventilés. Etriers 2 Pistons. 575Kg minimum.

Profondeur maxi des « airbox » sur les ailes arrières : 60mm,



Gurney-flap et équerre(s) de renforts interdits :



➤ LOLA T70 MK1 et MK2. (Spécifications Pre-66 uniquement).

Moteur Chevrolet 5700cc à carburateurs, montage de type « side draft » uniquement. Carter humide ou sec. Spoiler avant **interdit ou justifié sur le PTH**. Roues maximum 8" et 10".

Freins AV Girling CR. AR Girling BR. Boîte de Vitesse – Hewland LG500 (4 + Marche arrière) ou LG500 (5 + Marche arrière).

➤ LOLA T70 MK3.

Moteur Chevrolet 5000cc à 5700cc à carburateurs. Carter humide ou sec. Roues maximum 9" et 12".

Freins Girling ventilés 3 ou 4 pistons. Boîte de Vitesse – Hewland LG500 ou LG600.

➤ LOLA T70 MK3B.

Moteur Chevrolet 5000cc à carburateurs ou injection. Carter humide ou sec. « Spoiler » ou « Flaps » avant interdits.

Roues maximum 10.5" et 17". Freins Girling ventilés à 4 pistons. . Boîte de Vitesse – Hewland LG600.

➤ PORSCHE 911 3.0 RSR.

Roues de diamètre 15 pouces : Pneus à structure diagonale AVON A37 A.W uniquement. Vilebrequin 6 ou 9 vis uniquement.

➤ DE TOMASO Pantera

Roues de diamètre 15 pouces : Pneus à structure diagonale AVON A37 A.W uniquement.

#### 4.18 Caméras embarquées

Le montage de caméra(s) embarquée(s) est autorisé. Le montage doit respecter les préconisations du Règlement Technique **2023** de la FFSA :

##### Caméra intérieure :

La fixation devra être de type rigide, située en arrière et au centre des dossiers



Pour les caméras de type « Crayon » elles pourront être fixées sur le montant de l'arceau avant et le boîtier devra être fixé sur le plancher (idem fixation batterie) derrière les sièges.

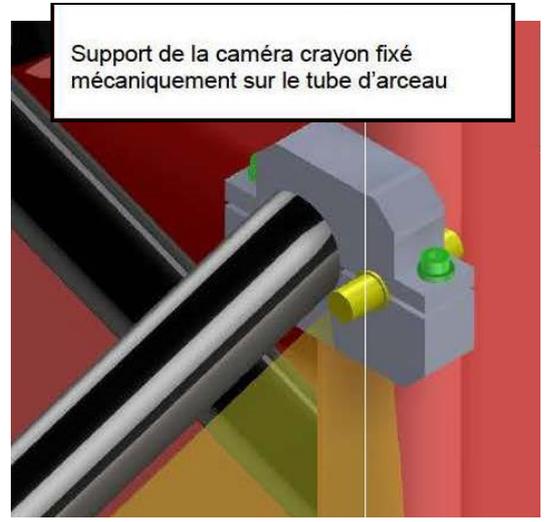
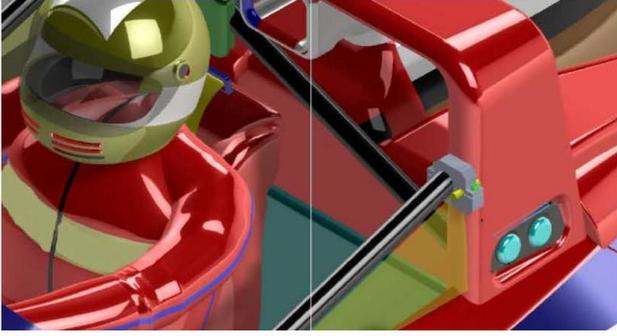


**Caméra extérieure :**

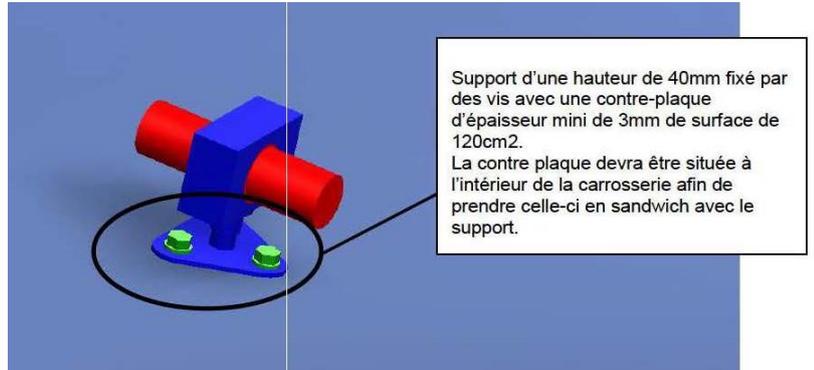
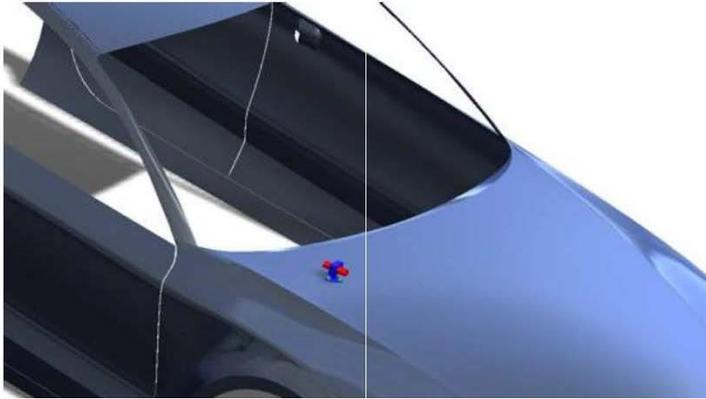
Seules les caméras de type « Crayon » seront admises à l'extérieur positionnées à l'intérieur du périmètre de la voiture en vue de dessus, la fixation devra être mécanique, dans le cas d'utilisation d'un support celui devra avoir une hauteur maximum de 40 mm, le boîtier devra être fixé sur le plancher à l'intérieur (idem fixation batterie) derrière les sièges pour les berlines et dans un endroit où le boîtier ne peut entrer en contact avec le corps du pilote pour les biplaces et monoplaces.

Les caméras devront être fixées mécaniquement sur leur support, les fixations par scotch, velcro sont interdites

Voitures ouvertes



Voitures fermées



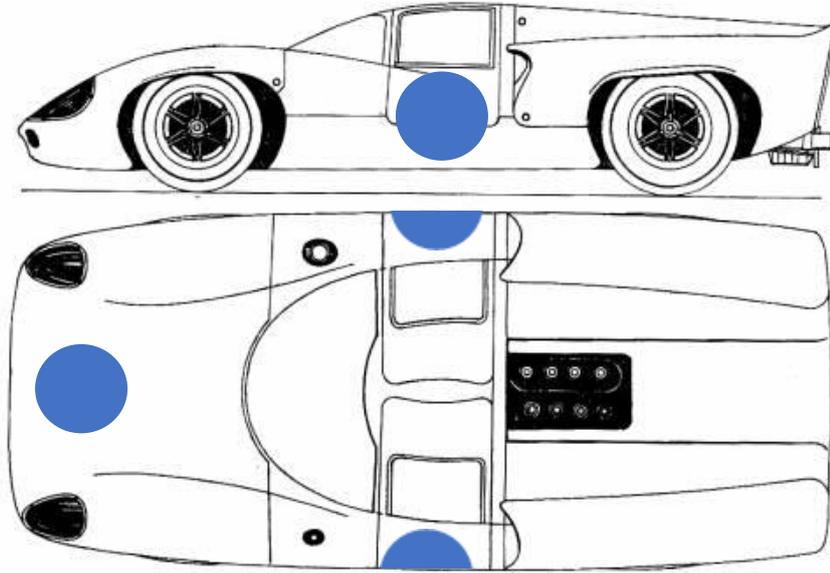
## Exemple de Fixations INTERDITES



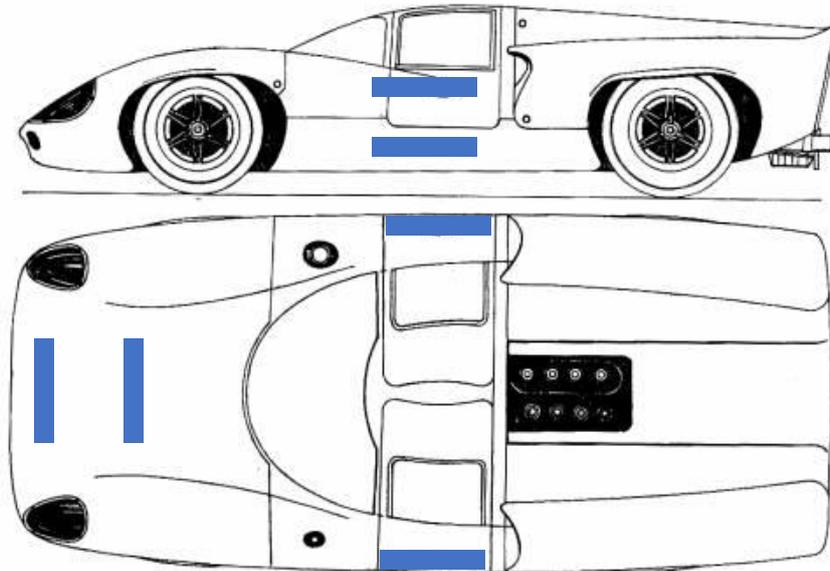
#### 4.19 Stickers officiels de la série

Les stickers (numéros de course, stickers de sponsors) qui seront remis lors des vérifications administratives devront impérativement être collés sur les voitures en respectant le schéma suivant :

- Fond de portière comportant le numéro de course et sponsors éventuels sur les côtés droit et gauche et sur le capot avant.



- Bandeau mentionnant les sponsors éventuels sur les côtés droit et gauche et sur le capot avant.



Tout manquement à ces règles pourra entraîner des pénalités sur décision du Collège des Commissaires sportifs.

## **ANNEXE ARTICLE 4.1 – PNEUS**

**Les pneumatiques retaillés sont interdits. Il sera vérifié que les sculptures des pneumatiques correspondent aux dessins utilisés par les manufacturiers.**

Exemple : AVON « Historic All Weather » - Seul dessin autorisé.



Proto 1\* – Références **obligatoires** à commander chez Sodipneu

<b>Taille</b>	<b>Gomme</b>	<b>Références Peter Auto</b>	
8.2/22.0-13	A37	14533	HAW
9.2/22.0-13	A37	15846	HAW
10.5/23.0-13	A37	14540	HAW
12.0/23.0-13	A37	15834	HAW
13.0/23.0-13	A37	15406	HAW
13.0/24.5-13	A37	14535	HAW
15.0/26.0-13	A37	15836	HAW
13.0/25.0-15	A37	14534	HAW
15.0/26.0-15	A37	14508*(existing)	HAW

\*Sauf Légendes de l'Endurance

# TABLEAU RECAPITULATIF DES PENALITES – CER 1 - 2023

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
<b>SPORTIF</b>			
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
6. Equipage	Composition de l'équipage		<b>Se référer à l'Annexe Handicaps.</b>
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 : 90 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
Franchissement de la ligne blanche en sortie des stands		1 <sup>ère</sup> infraction : temps équivalent à un drive-through 2 <sup>ème</sup> infraction : 1 min de pénalité 3 <sup>ème</sup> infraction : à la discrétion des commissaires sportifs	
10. Procédure de départ	Dépassement avant la ligne chrono	Course	60 secondes à ajouter au temps de course par position gagnée
11.1 Vitesse dans pitlane	Dépassement de la vitesse autorisée	Essais privés	1ère infraction : Arrêt 30s dans zone stop & go moteur allumé 2ème infraction : Arrêt 2m dans zone stop & go moteur éteint 3 <sup>ème</sup> infraction : A la discrétion des Commissaires Sportifs
		Essais qualifs	1 <sup>ère</sup> infraction : Annulation meilleurs temps de la séance 2 <sup>ème</sup> infraction : Annulation de tous les temps de la séance 3 <sup>ème</sup> infraction : A la discrétion des Commissaires Sportifs
		Course	Dépassement <= 10km/h : temps équivalent à un drive through Dépassement >10 km/h et <= 15km/h : 1min de pénalité Dépassement >15 km/h : 1min30s de pénalité
11.2 Ravitaillement	Interdit sauf exception	Course	Jusqu'à exclusion
11.3 Changement pilote Temps d'arrêt	Arrêt hors fenêtre	Course	1 Tour
	Pas d'arrêt	Course	3 Tours
	Arrêt sur pitlane ailleurs qu'au stand	Course	Décision du Collège
	Arrêt inférieur au minimum indiqué	Course	Arret inférieur au minimum indiqué : 3 fois la différence du temps constatée.
12.7 Drapeau jaune	Dépassement sous drapeau jaune ou Safety-Car	Essais	Recul de 4 places sur la grille de départ
		Course	Equivalent en temps d'un drive through selon la longueur de la pitlane, sauf avis contraire des commissaires sportifs
<b>TECHNIQUE</b>			
4.2 Moteurs	Plus de 2 moteurs sur la saison		Retrait de 40 points au Classement Saison
4.3 Eclairage	P1 P2 sans phares		Drive through ou équivalent en temps
4.8 Limitation Sonore	Bruit >105db		Jusqu'à la disqualification
4.9 Systèmes de communication	Autre que panneauage : Interdit	Essais	Annulation du meilleurs temps
		Course	1 Tour
4.18 Stickers officiels	Absence		Décision du Collège

Pour toute infraction, le Collège des Commissaires Sportifs peut décider le retrait de points au classement saison en lieu et place d'une pénalisation sportive.

Dans le cas de l'application d'une pénalité en temps, celle-ci sera transformée en nombre de tour(s) et en temps prenant comme référence le meilleur temps en course du concurrent

Le classement sera alors révisé en retranchant le nombre de tour(s) de pénalité au nombre de tours effectués et en ajoutant le temps de pénalité restant au temps total de la course.

## ANNEXE 2

# Attribution des points / Classement saison **2023**

### Classement Voitures / Cars classification

- Les points sont **attribués à l'équipage**.
- Le propriétaire de la voiture, s'il fait partie de l'équipage, doit participer à un minimum de 50% du temps de course.
- Pour être classée au classement scratch la voiture doit avoir parcouru 75% de la distance réalisée par le vainqueur.
- Il sera établi quatre classements au terme de la saison
  - Un classement pour les Prototypes «Proto 1 -2000cm3» 1966-1971
  - Un classement pour les Prototypes «Proto 1 +2000cm3» 1966-1971
  - Un classement pour les GT, Tourisme «GT1» 1966-1974
- Chaque équipage terminant 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 être classée au terme de la course marquera la moitié de ces points (soit 10 points maximum).
- Les points sont **attribués à l'équipage**.
- 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.
- Dans le cas de l'application d'une pénalité en temps, celle-ci sera transformée en nombre de tour(s) et en temps prenant comme référence le meilleur temps en course du concurrent
- Le classement sera alors révisé en retranchant le nombre de tour(s) de pénalité au nombre de tours effectués et en ajoutant le temps de pénalité restant au temps total de la course.
- En cas d'interruption de la course, pour quelque motif que ce soit, et dans la mesure où le vainqueur n'a pas parcouru un minimum de Y tours, les points ne seront attribués qu'à 50% du barème.

Avec  $Y = \frac{\text{Durée initiale de la course}}{\text{Temps de qualification du vainqueur} \times 2}$

- Pour chaque course, les 10 premiers du scratch de chaque catégorie inscrivent au classement saison des points de classement à l'arrivée selon le barème ci-dessous.

**EXEMPLE: Le second d'une course de 42 voitures au départ marquera 20+18 = 38 points (hors points bonus)**

<i>Position</i>	<i>Points au départ (= nombre de voitures admisses au départ, limité à 20)</i>	<i>Points de classement à l'arrivée</i>	<i>Total de points (hors points bonus de catégorie)</i>
<i>1er</i>	<i>20</i>	<i>20</i>	<i>40</i>
<i>2eme</i>	<i>20</i>	<i>18</i>	<i>38</i>
<i>3eme</i>	<i>20</i>	<i>16</i>	<i>36</i>
<i>4eme</i>	<i>20</i>	<i>14</i>	<i>34</i>
<i>5eme</i>	<i>20</i>	<i>12</i>	<i>32</i>
<i>6eme</i>	<i>20</i>	<i>10</i>	<i>30</i>
<i>7eme</i>	<i>20</i>	<i>8</i>	<i>28</i>
<i>8eme</i>	<i>20</i>	<i>6</i>	<i>26</i>
<i>9eme</i>	<i>20</i>	<i>4</i>	<i>24</i>
<i>10eme</i>	<i>20</i>	<i>2</i>	<i>22</i>
<i>11eme</i>	<i>20</i>	<i>0</i>	<i>20</i>

- Au terme d'une course, chaque premier de classe en GT inscrira au classement saison des points bonus selon les tableaux ci-après.

#### Scratch GT1

	+ de 4 voitures dans la classe	1 à 4 voitures dans la classe
Gr 3	4	2
Gr 2 + Gr 4	2	1
Gr 5	0	0

**EXEMPLE:**

Une Gr.3 finissant 6ème GT et première des Groupe 3 (+ de 4 partants dans sa classe) dans une course de 42 voitures admises en course totalise 20+10+4 points = 34 pts.

- En cas d'égalité de points en fin de saison, le nombre de victoires sera pris en compte, puis le nombre de 2<sup>nd</sup>e places, puis de 3<sup>ème</sup>, et ainsi de suite.
- A l'issue de la saison les **3 premiers pilotes** de chacune des **six catégories** seront récompensés lors d'une remise des prix.

# ANNEXE HANDICAPS

## Règles des pilotes Elite et voitures dites « Continuations »

### 1 – Règle des pilotes Elite :

Tout équipage comportant au moins un pilote, non propriétaire de la voiture, se trouvant dans l'une des situations listées dans le tableau ci-dessous se verra appliquer un handicap en temps supplémentaire pendant l'arrêt obligatoire en course :  
*Any crew composed of at least one driver, not owner of the car, in one of the situations listed in the table below will be subject to a time handicap during the mandatory stop:*

Handicap de temps - course jusqu'à 1 heure (en secondes)

*Time handicap - Up to 1h race (in seconds)*

	Classement FIA <i>FIA Categorisation</i>	Pas de classement / No classification (mais palmarès en course moderne <i>/but effective background in modern racing</i> )	SILVER	GOLD	PLATINUM
Age					
Moins de 30 ans <i>Less than 30 years old</i>		50 sec	50 sec	50 sec	50 sec
Moins de 40 ans <i>Less than 40 years old</i>		30 sec	30 sec	40 sec	50 sec
Moins de 60 ans <i>Less than 60 years old</i>		20 sec	20 sec	30 sec	40 sec

Handicap de temps - course de plus d'1 heure (en secondes)

*Time handicap - Above 1h race (in seconds)*

	Classement FIA <i>FIA Categorisation</i>	Pas de classement / No classification (mais palmarès en course moderne <i>/but effective background in modern racing</i> )	SILVER	GOLD	PLATINUM
Age					
Moins de 30 ans <i>Less than 30 years old</i>		80 sec	80 sec	80 sec	80 sec
Moins de 40 ans <i>Less than 40 years old</i>		50 sec	50 sec	60 sec	70 sec
Moins de 60 ans <i>Less than 60 years old</i>		30 sec	30 sec	40 sec	50 sec

Dans le cas d'un équipage de deux pilotes, non propriétaires de la voiture, se trouvant chacun dans l'une des situations listées ci-dessus, les handicaps s'additionneront.

*In the case of a crew composed of two drivers, not owners of the car, each finding themselves in one of the situations listed above, the handicaps will be added.*

### 2 – Règles des voitures considérées comme Continuation :

Les autos considérées et/ou identifiées comme répliques ou continuations pourront être acceptées à courir sur la seule décision de l'Organisation.

Seule l'Organisation sera à même de déterminer si une auto doit être considérée comme réplique ou continuation.

Les continuations seront identifiées par un « C » apposé à la description de la voiture sur les documents officiels.

Les autos considérées et/ou identifiées comme répliques ou continuations se verront attribuer un handicap en temps supplémentaire lors de l'arrêt obligatoire en course selon le tableau ci-contre :

*Cars considered and/or identified as replicas or continuations will be allowed to race at the Organisation's discretion.*

*The Organisation will alone be able to determine whether a car should be considered a replica or continuation.*

*Continuations will be identified with a "C" added to the description of the car on all official documents.*

*Cars considered and/or identified as replicas or continuations will be handed a time penalty to be served during the mandatory pitstop in the race following the opposite table.*

Durée de la course <i>Length of the race</i>	Handicap (en secondes/ in seconds)
Jusqu'à 45 minutes <i>Up to 45 minutes</i>	30 sec
Jusqu'à 60 minutes <i>Up to 60 minutes</i>	40 sec
Jusqu'à 90 minutes <i>Up to 90 minutes</i>	60 sec
Jusqu'à 120 minutes <i>Up to 120 minutes</i>	80 sec