

Par e-mail

A : **PETER AUTO** – Pierre-Antoine LECOULTOUR
De : FFSA - Agnès Delarue
Date : 31 mai 2024 page(s) : 1

OBJET: Classic Endurance Racing – Vila Real 2024

Niveau d'enregistrement: National / Circuit

Cher Monsieur,

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

C87/2024 en date du 31/05/2024

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

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

- Règlement particulier - **Classic Endurance Racing – Vila Real 2024**

Vous en souhaitant bonne réception,

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

Agnès DELARUE

Responsable Service Compétition – Pôle Sport





REGLEMENT PARTICULIER CLASSIC ENDURANCE RACING – VILA REAL CLASSIC 2024

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

ARTICLE 1 – ORGANISATION

Peter Auto organise en 2024 une épreuve Nationale à Participation Etrangère Autorisée appelée Classic Endurance Racing pendant l'épreuve Vila Real Classic 2024 du 28 au 30 juin 2024.

Le présent règlement a été enregistré à la FFSA sous le permis d'organisation N° XXXX.

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

OFFICIELS:

A. Officiels :

Peter Auto désignera les officiels permanents qui officieront lors de l'épreuve, à savoir :

- ◇ Collège des Commissaires Sportifs :
 - Président : TBC TBC
 - Membre : TBC TBC
 - Membre : TBC TBC
- ◇ Directeur d'épreuve : TBC TBC
- ◇ Directeur d'épreuve Adjoint : TBC TBC
- ◇ Commissaire Technique Responsable: TBC TBC
- ◇ Commissaire Technique adjoint : TBC TBC
- ◇ Relation Concurrents : TBC TBC



B. 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 course doivent parvenir à l'Organisation au plus tard avant le 15 mai.

Pour être prises en compte, elles doivent :

-être accompagnées du montant des frais d'engagement (voir bulletin d'engagement)

-être adressées à : Peter Auto – Classic Endurance Racing / Vila Real 2024 - 103, rue Lamarck – F-75018 Paris - France.

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

◇ 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.

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 du meeting,, 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 2024 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 1981 : Le Mans, Sebring, Daytona, Brands Hatch, 1000km de Monza, Spa, Nürburgring, Silverstone...
- ◇ Date limite de configuration GT / Tourisme : 1966 à 1981 inclus
- ◇ Date limite de configuration Prototypes : 1966 à 1981 inclus, de moins de 2 litres de cylindrée uniquement.

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.
- ◇ "GT 1" pour les Grand Tourismes et Tourismes homologués et inscrits en course de 1966 à 1974.
- ◇ "Proto 2 /-2000cm3" pour les prototypes de moins de 2 litres de cylindrée inscrits et ayant participé à des courses de 1972 à 1981 inclus.
- ◇ "GT 2" pour les Grand Tourismes et Tourismes homologués et inscrits en course de 1975 à 1981.
- ◇ « Invitation Class » 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 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 du 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 1ère 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 (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 2024, 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 Historiques 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 obligatoire que le propriétaire de la voiture, s'il fait partie de l'équipage, pilote au minimum 50% de la durée de la course. Le propriétaire devra être déclaré à l'inscription de la voiture. L'Organisation sera seule à même de déterminer le propriétaire de la voiture en cas de litige.**
- ✧ 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. L'Organisation se réserve le droit d'ajouter ou retirer un pilote en catégorie Elite, ou de changer la pénalité en temps appliquée, sans justification et à tout moment au cours de l'épreuve.

- ✧ 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.

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 1ère 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 30'.

- Il y aura une séance d'essais qualificatifs de 45'.
- Il y aura une course « sprint » de 30'.
- Il y aura une course « endurance » de 60'.
- 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 : 90 secondes ajoutées au temps de course.
- Franchissement de la ligne blanche en sortie des stands
 - 1^{ère} infraction : temps équivalent à un drive-through
 - 2^{ème} infraction : 1 min de pénalité
 - 3^{ème} 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 des 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. Il est interdit de faire plus d'un tour de reconnaissance en passant par la voie des stands, sauf autorisation de la Direction de Course.
 - 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 :
 - 1^{ère} 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 10km/h : temps équivalent à un drive through
 - Dépassement >10 km/h et \leq 15km/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.

◇ Course Sprint : Arrêt interdit.

◇ Course Endurance : Arrêt obligatoire. Il devra se faire entre la 25^{ème} minute (25m:00s) et la 35^{ème} minute (34m:59s) depuis le départ de la course.

Si un pilote court seul l'intégralité de la course Endurance, 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 de 2 minutes + 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 comprise entre 5 et 10 longueurs de la voiture la précédent. Toute voiture se maintenant à plus de 20 longueurs de la voiture la précédent recevra une pénalité de 1 minute.. Toute voiture se maintenant à plus de 10 longueurs de la voiture la précédent recevra une pénalité de 1 minute. 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

◇_Course Sprint : Le drapeau à damier est présenté à la voiture en tête de la course à l'issue de 30 minutes de course.

◇_Course Endurance : Le drapeau à damier est présenté à la voiture en tête de la course à l'issue de 60 minutes 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.

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 Vila Real 2024

Nous vous rappelons que nous tenons à ce que les voitures roulent dans **des spécifications de période**. Les préconisations de l'Annexe K 2024 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 :

Proto1	<ul style="list-style-type: none">◇ Pneumatiques Avon de compétition sculptés sur toute la largeur de la bande de roulement :<ul style="list-style-type: none">- « 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- CR6 ZZ,◇ Prototypes de moins de 2 litres de cylindrée :<ul style="list-style-type: none">- Diamètre des roues: 13' (Sauf « Légendes de l'Endurance »)- Diamètre minimum des pneumatiques : 22' à l'avant, 22' à l'arrière◇ Prototypes de plus de 2 litres de cylindrée :<ul style="list-style-type: none">- Diamètre des roues : 15' (Sauf « Légendes de l'Endurance »)- Diamètre minimum des pneumatiques : 25' à l'avant, 26' à l'arrière◇ 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.
Proto 2	<ul style="list-style-type: none">- Pneumatiques Avon slicks ou sculptés - Seules les gommes d'indices A37 sont autorisées,- Les pneumatiques utilisés devront être estampillés du sigle 'Peter Auto' et obligatoirement fournis par la société Sodipneu- Les pneumatiques utilisés devront être estampillés du sigle 'Peter Auto' et obligatoirement fournis par la société Sodipneu- 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	<ul style="list-style-type: none">◇ Pneumatiques de compétition sculptés sur toute la largeur de la bande de roulement: Exemple: Avon « Historic All Weather », CR6 ZZ, Dunlop Post Historic, GoodYear Blue Streak◇ 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 2	<p>Pneumatiques slicks, Pneumatiques de compétition sculptés sur toute la largeur de la bande de roulement : Exemple: Avon « Historic All Weather », Dunlop Post Historic...</p> <p>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.</p>

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

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.

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.

Proto 1 moins de 2 litres :

1150cm³ à 1300cm³ : 525 kg

1301cm³ à 1600cm³ : 550 kg

1601cm³ à 2000cm³ : 575 kg

Proto 2 moins de 2 litres :

600 kg minimum pour tous.

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 arrières).
- Pour les catégories Proto1, Proto2 et GT2 - 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).

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

4.9 Systèmes de communication

Aucun système de communication (radio, téléphone) autre que le panneau de 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, 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.

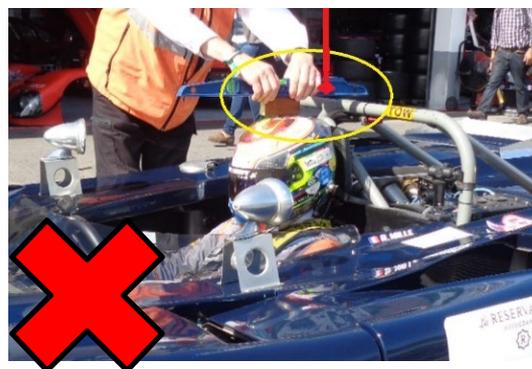
Une attestation de conformité et validité du ou des réservoirs d'essence de sécurité sera demandée systématiquement lors de chaque vérification préliminaire.

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

Merci de se reporter 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.



4.15 Configuration intérieure

Les volants coupés ou non-circulaires n'étant pas de période, ceux-ci sont strictement interdits.

4.16 Caméras embarquées

Le montage de caméra(s) embarquée(s) est autorisé. Le montage doit respecter les préconisations du Règlement Technique 2024 de la FFSA :

Caméra intérieure :

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



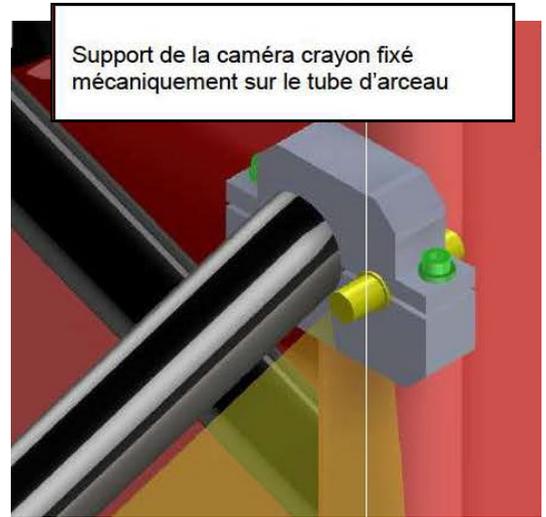
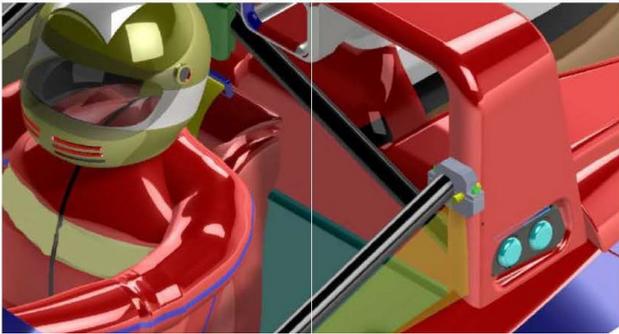
Pour les caméras de type « Crayon » elles pourront être fixées sur le montant de l'arceau avant et le boîtier devra être fixé sur le plancher (idem fixation batterie) derrière les sièges.



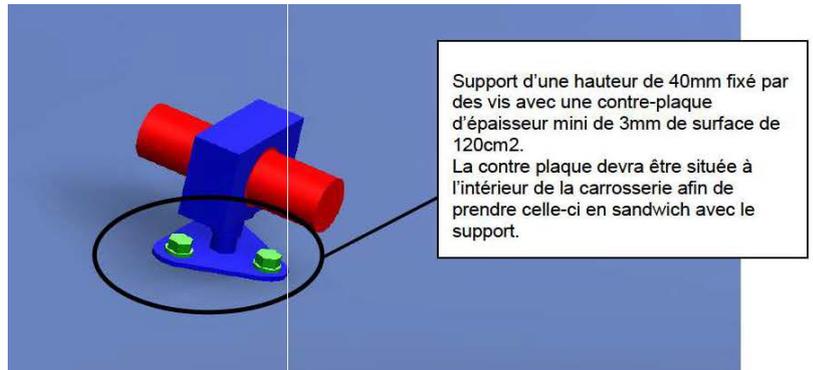
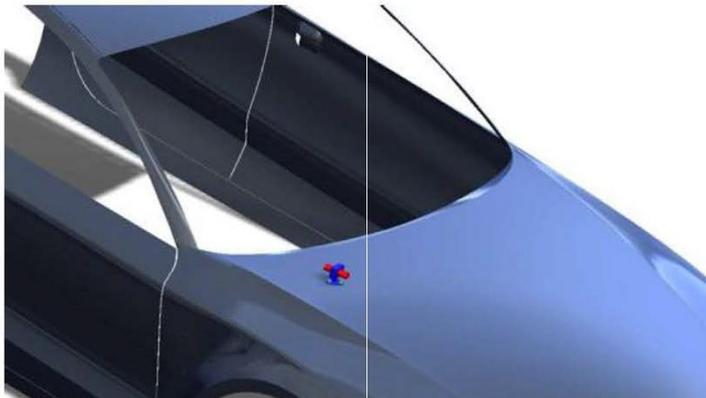
Caméra extérieure :

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



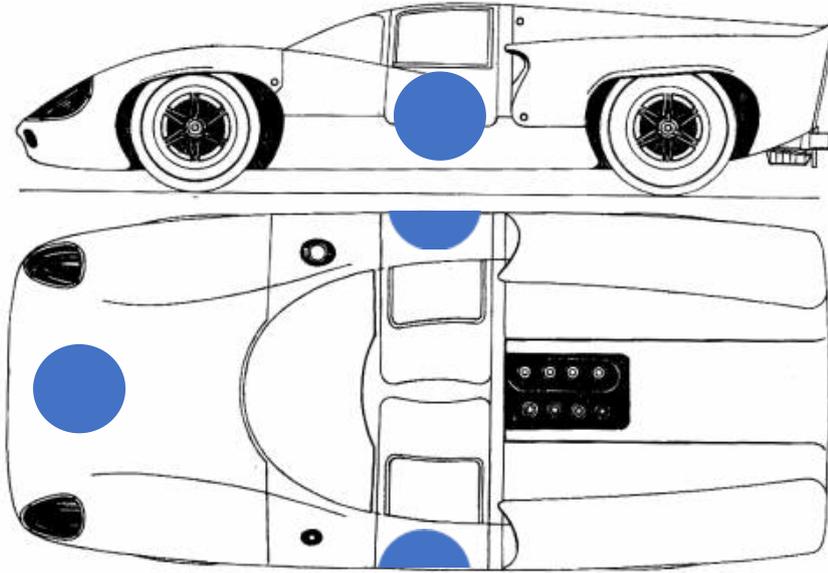
Exemple de Fixations INTERDITES



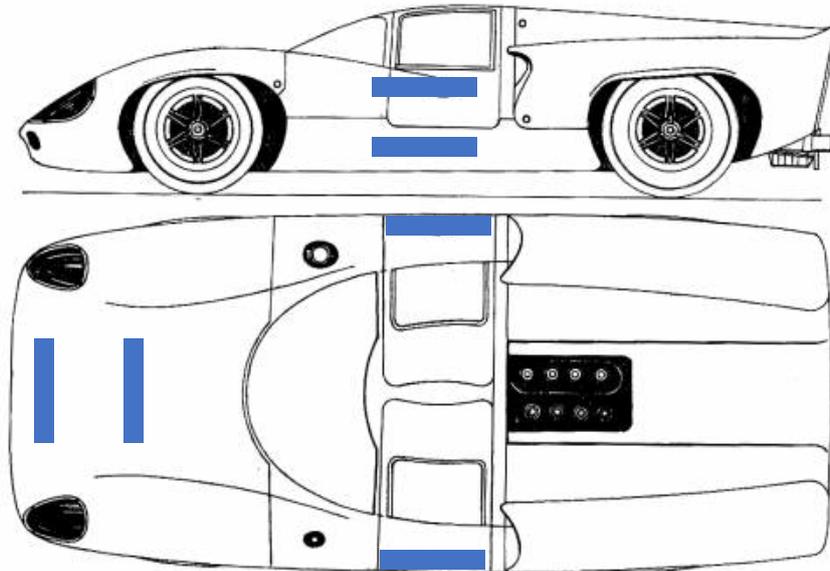
4.20 Stickers officiels de la série

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.