FÉDÉRATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE

Par e-mail

A : GP MOTORSPORT SERIES SA – Monsieur Grégor RAYMONDIS

De : FFSA - Agnès Delarue

Date : lundi 17 novembre 2025 page(s) : 1

OBJET : European Endurance Prototype Cup

Niveau d'enregistrement : Série Internationale / Silver

Cher Monsieur,

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

IS/3-2026 en date du 3 novembre 2025

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 Sportif European Endurance Prototype Cup 2026
- Règlement Technique European Endurance Prototype Cup 2026

Vous en souhaitant bonne réception,

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

Agnès DELARUE

Responsable Service Réglementation et Championnats

EUROPEAN ENDURANCE PROTOTYPE CUP 2026

Règlement sportif et technique

Règlement Sportif 5

ARTICLE 1 – ORGANISATION 5

1.1 PROMOTEUR – PERMIS D'ORGANISATION 5

PROMOTEUR 6

ASN 6

PERMIS D'ORGANISATION 6

COMITE D'ORGANISATION 6

1.2 RÈGLEMENT 6

1.2.1 6

1.2.2 6

1.2.3 6

1.2.4 7

1.3 OFFICIELS 7

1.4 CALENDRIER 7

1.5 FORMAT 7

ARTICLE 2 – ASSURANCES 8

2.1 ASSURANCES 8

2.1.1 8

2.1.2 8

ARTICLE 3 –CONCURRENTS ET PILOTES 8

3.1 ENGAGEMENTS 8

LICENCES 8

INSCRIPTION SAISON AU CHALLENGE EUROPEAN ENDURANCE PROTOTYPE CUP 8

INSCRIPTION A UNE EPREUVE DU CHALLENGE EUROPEAN ENDURANCE PROTOTYPE CUP 8

3.2 ÉQUIPAGES 9

3.3 LAISSEZ-PASSER (Pass) 10

3.4 VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES 10

3.5. VERIFICATIONS TECHNIQUES 10

ARTICLE 4 – DEROULEMENT DE L'EPREUVE 11

4.1. BRIEFING 11

4.2. ESSAIS - COURSE 12

ESSAIS PRIVES – LIBRES 12

ESSAIS QUALIFICATIFS 12

COURSE 13

PROCEDURE DE DEPART 13

DEPART 13
SUR LA GRILLE DE DEPART 14
CAS DES SUPPLEANTS 14
4.3 STANDS **15**
4.3.1 15
STANDS 15
ACCES AU STAND 16
4.4 RAVITAILLEMENT **16**
4.5 PANNE – SORTIE DE ROUTE **18**
4.6 TEMPS MINIMUM D'ARRET AU STAND et TEMPS DE CONDUITE **18**
4.7 SAFETY CAR **19**
4.8 FULL COURSE YELLOW "FCY" **20**
4.9 DRAPEAU ROUGE **20**
ARRÊT DE LA COURSE PAR UN DRAPEAU ROUGE : 20
RESPONSABLE DRAPEAU ROUGE 21
4.10 ARRIVEE **21**
4.11 PARC FERME **21**
4.11.1 22
4.11.2 22
4.11.3 22
4.11.4 22
4.12 TEMPS DE CONDUITE **22**
4.13 PENALITES D'EQUILIBRE ET TEMPS DE CONDUITE **23**
ARTICLE 5 – CLASSEMENT ET PRIX ***23***
5.1. VAINQUEUR **23**
5.2. ORDRE **23**
5.3. POINTS **23**
5.4 CLASSEMENT PAR COURSE **24**
5.5 ATTRIBUTION DES POINTS **24**
5.6 CLASSEMENT FINAL DU CHALLENGE **24**
5.7 EX AEQUO **25**
5.8 CLASSEMENT TEAMS **25**
5.9 PRIX **25**
ARTICLE 6 – SITES ET INFRASTRUCTURES ***25***
6.1 ZONE DES STANDS **25**
6.1.1 26

6.1.2 26
6.1.3 26
6.1.4 26
6.1.5 26
6.2 AIRE DE SIGNALISATION 26
6.3 AFFECTATION DES STANDS - PARC CONCURRENTS 26
6.3.1 26
6.3.2 27
6.3.3 27
VOITURES PARTICULIERES 27
OPERATIONS COMMERCIALES 27
ARTICLE 7 - INCIDENTS – RECLAMATIONS - APPEL 27
7.1 INCIDENTS 27
7.2 PENALITES 28
PENDANT LES ESSAIS 28
PENDANT LA COURSE 28
7.3 DISQUALIFICATION 29
7.3.1 29
7.3.2 29
.....Règlement Technique 30
ARTICLE 8 - VOITURES ADMISES 30
8.1 NP02 30
POIDS 30
AILERON 30
CONFORMITE MOTEUR 30
CARTOGRAPHIE MOTEUR 30
CAPACITE RESERVOIR 30
CAMERA VUE ARRIERE (RETROVISION) 30
HAUTEURS DE CAISSE 30
PLAQUETTES DE FREIN 32
AUTRES CATEGORIES 32
ARTICLE 9 – PUBLICITÉ 32
9.1. PUBLICITE OBLIGATOIRE 32
9.2. PLAN D'IDENTIFICATION 32
ARTICLE 10 – PLAN D'IDENTIFICATION OBLIGATOIRE 33
10.1. NUMERO DE COURSE 33
ARTICLE 11 – PNEUMATIQUES - CARBURANT - EQUIPEMENT 33
11.1 PNEUMATIQUES 33
11.2 CARBURANT 34

11.3 EQUIPEMENT **35**
ECHAPPEMENT 35
LEST 35
TELEMETRIE - TRANSMISSION 35
ECLAIRAGE 36
SPECIFICITES – MISE EN MARCHE 37
VITRES ET FILETS 37
ANNEAU DE REMORQUAGE 37
CAMERA EMBARQUEE 37
MATERIEL DANS LA PIT-LANE 37
11.4. SYSTEME ATLAS **38**
ANNEXES AU REGLEMENT SPORTIF ET TECHNIQUE ***39***

Règlement Sportif

FFSA
FÉDÉRATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE
PERMIS D'ORGANISATION
N° : IS/3 – 2026
DATE : 17 novembre 2025

ARTICLE 1 – ORGANISATION

1.1 PROMOTEUR – PERMIS D'ORGANISATION

Le challenge International intitulé **European Endurance Prototype Cup** est régi par :
- le Code Sportif International FIA et ses annexes (ci-après le Code),
- les bulletins sportifs et techniques, annexes, additifs, les prescriptions générales relatives aux Circuits,
- les prescriptions générales relatives aux Séries Internationales
- les prescriptions générales et le Règlement Standard des circuits « asphalte » de la FFSA.
- le présent Règlement Sportif et Technique spécifique à la série.

Toutes les parties prenantes (le Promoteur, les ASN, les organisateurs, les concurrents, les pilotes et les circuits) s'engagent à appliquer, ainsi qu'à respecter les règles régissant le challenge.

Ce règlement et ses annexes peuvent être amendés ou complétés par le promoteur de la série en cours de saison sous réserve d'approbation de l'ASN.

Tout pilote ou concurrent participant au **Challenge European Endurance Prototype Cup** est réputé connaître l'ensemble des règlements précités. Il s'engage à respecter cet ensemble de textes, dans la forme comme dans l'esprit.
Toute modification du présent règlement devra avoir reçu l'accord de la FFSA avant diffusion sous forme d'additif daté et numéroté.

Il incombe au concurrent cf. Article 9.15.1 du CSI de :
- s'assurer que toutes les personnes et participants concernés par son engagement observent dans leur intégralité les dispositions du Code, des Prescriptions Générales relatives aux Circuits, des Règlements Techniques applicables, du présent Règlement Sportif et Technique et des règlements de chaque épreuve.
- de s'assurer que toutes les mesures et décisions ont été prises en interne en matière de sécurité des pilotes et du personnel à l'occasion de la prestation sportive.
Tout concurrent doit désigner son représentant par écrit au moment de son engagement au challenge. Pendant toute la durée de l'épreuve, la personne responsable d'une voiture engagée à tout moment de l'épreuve est tenue, conjointement et solidairement avec le concurrent, de veiller à ce que ces dispositions soient respectées.

Toute situation non prévue dans ces règlements ou tout besoin de modification, ainsi que toute contestation pouvant survenir quant à leur interprétation, seront jugées par le comité d'organisation et feront l'objet d'un additif.

PROMOTEUR

GP MOTORS SPORT SERIES SA
Route des Bonnefontaines, 6
1700 Fribourg
Suisse
contact.series@ultimatecup.eu

ASN

L'ASN de tutelle est la FFSA

Fédération Française du Sport Automobile
32 avenue de New York,
75781 PARIS

PERMIS D'ORGANISATION

Le présent règlement a été approuvé par la FFSA, n° de Visa :

COMITE D'ORGANISATION

Le Comité d'organisation du **Challenge European Endurance Prototype Cup** est composé ainsi :

- Le Directeur Général de la Série
- Le Chronométreur officiel de la Série
- Un Représentant du promoteur

En fonction du cas à étudier, le Comité d'Organisation pourra s'adjoindre les services des personnes suivantes :

- Le délégué technique
- Le Directeur de Course
- Un représentant du Collège des Commissaires Sportifs

1.2 RÈGLEMENT

1.2.1.
La version française du présent Règlement Sportif et Technique, ses annexes et ses éventuels additifs constitueront le texte définitif auquel il sera fait référence, en cas de controverse et d'interprétation.

1.2.2.
Ce règlement sportif et technique rentrera en vigueur le 1er janvier 2026 et remplacera tout autre règlement pour le challenge.

1.2.3.
Tous les concurrents inscrits au **Challenge European Endurance Prototype Cup** seront informés de toute modification apportée à ce Règlement Sportif et Technique en spécifiant la date d'entrée en vigueur.

1.2.4.
Tout concurrent, constructeur ou pilote souhaitant obtenir entre deux épreuves un éclaircissement sur un point du Règlement, pourra saisir le promoteur. Toute interprétation émise par le Promoteur ne peut être opposable au pouvoir sportif que constituent le Directeur d'Epreuve et le Collège des Commissaires. Pour ce faire, le concurrent ou pilote devra adresser au promoteur une requête dûment motivée à l'adresse suivante : contact.series@ultimatecup.eu, en précisant clairement les points sur lesquels il souhaite l'interprétation.

1.3 OFFICIELS

Sur le **Challenge European Endurance Prototype Cup** le promoteur désignera des officiels permanents :

- 1 Directeur de Course responsable de l'épreuve
- 1 Délégué technique
- 3 Commissaires sportifs dont 1 président

Dans le règlement particulier de chaque épreuve, seront désignés par le Promoteur différents officiels par épreuve en fonction des engagés.

1.4 CALENDRIER

Le **Challenge European Endurance Prototype Cup** se déroulera selon le calendrier ci-dessous :

23 24 25 26 AVRIL 2026	CIRCUIT PAUL RICARD - FRANCE
28 29 30 31 MAI 2026	MAGNY-COURS - FRANCE
9 10 11 12 JUILLET 2026	MUGELLO – ITALIE
17 18 19 20 SEPTEMBRE 2026	SPA-FRANCORCHAMPS – BELGIQUE
15 16 17 18 OCTOBRE 2026	NAVARRA - ESPAGNE
5 6 7 8 NOVEMBRE 2026	PORTIMAO - PORTUGAL
4 5 6 DECEMBRE 2026	CIRCUIT PAUL RICARD - FRANCE

Le calendrier est prévisionnel. La FFSA et Ultimate Cup Series se réserve le droit de toute modification. De même, l'organisateur pourra introduire des courses de plus long format qui pourront être comptées hors championnat. Dans ce cas un additif viendra en établir les règles.

Si une ou plusieurs Epreuves inscrites au calendrier n'étaient pas organisées Ultimate Cup Series étudiera une éventuelle solution de remplacement en collaboration avec la FFSA. Si le calendrier est amputé d'une épreuve du fait que la FFSA et Ultimate Cup Series ne peuvent remplacer une Epreuve annulée, cela donnera lieu au remboursement du montant de l'engagement de l'épreuve.

1.5 FORMAT

Le plateau **European Endurance Prototype Cup** est réservé aux équipages composés de 2 à 4 pilotes et se déroule sous le format suivant :

- Trois séances qualificatives de 15 minutes chacune
- Course de 4 heures ou de 6 heures

ARTICLE 2 – ASSURANCES

2.1 ASSURANCES

2.1.1.
Pour chaque épreuve, le promoteur, doit souscrire une police d'assurance visant à couvrir la responsabilité civile de l'organisateur et des participants mais également de toute personne intervenant dans l'organisation. Cette assurance doit être conforme à la Réglementation FIA et au Code Sportif International en vigueur dans le pays où se déroule l'épreuve. Le certificat d'assurance sera annexé au règlement particulier de chaque épreuve et ainsi, tenu à la disposition des concurrents.

2.1.2.
Cette assurance qui sera souscrite par l'organisateur ne portera pas préjudice aux assurances personnelles de toute personne physique ou morale participant à l'épreuve (pilote, team, etc.).

Tous les pilotes qui participent à l'épreuve ne sont pas considérés comme tiers entre eux.

ARTICLE 3 –CONCURRENTS ET PILOTES

3.1 ENGAGEMENTS

Le Promoteur peut refuser l'inscription à un concurrent dans la mesure où le **Challenge European Endurance Prototype Cup** est ouvert sur invitation.

LICENCES

Tous les pilotes, concurrents et officiels participants au **Challenge European Endurance Prototype Cup** doivent détenir une licence en cours de validité. Ainsi, il est nécessaire d'avoir à minima une licence Internationale ICCC et, le cas échéant, des licences valides et/ou les autorisations délivrées par leur ASN. Ultimate Cup Series collectera les justificatifs relatifs aux licences en même temps que l'inscription.
Les documents officiels recenseront uniquement les licences qui seront présentées. Il est possible pour un sponsor d'associer son nom à celui du team voire de le remplacer dans la mesure où ce dernier est d'accord.

Pour tout éventuel concurrent mineur, un tuteur devra être nommé et l'organisateur devra en être tenue informé. Il sera nécessaire de faire parvenir au promoteur une autorisation parentale afin que l'inscription soit effective. Une copie de la licence du tuteur devra également être fournie, sauf pour les étrangers dont l'ASN ne délivre pas ce type de licence.

INSCRIPTION SAISON AU CHALLENGE EUROPEAN ENDURANCE PROTOTYPE CUP

Pour tout souhait d'inscription à la saison complète au **Challenge European Endurance Prototype Cup**, il faudra faire parvenir la demande au promoteur.
GP Motors Sport Series SA, Route des Bonnefontaines 6, 1700 Fribourg
Cette inscription devra parvenir au promoteur, accompagnée du règlement des frais d'inscription, au plus tard un mois avant la première épreuve. Des engagements tardifs pourront être acceptés jusqu'à 7 jours avant le début de la première épreuve.

INSCRIPTION A UNE EPREUVE DU CHALLENGE EUROPEAN ENDURANCE PROTOTYPE CUP

Pour toute inscription à une épreuve du **Challenge European Endurance Prototype Cup**, le concurrent devra envoyer sa demande au promoteur au plus tard 7 jours avant le début de l'épreuve. Pour être prise

en compte cette inscription devra être accompagnée du paiement à l'ordre **GP Motors Sport Series SA, Route des Bonnefontaines, 6 - 1700 Fribourg**
Le prix de chaque épreuve sera défini sur le bulletin d'inscription.

Un pilote ne pourra s'engager par épreuve que sur une seule voiture au **Challenge European Endurance Prototype Cup.**

L'engagement d'un concurrent sera pris en compte dans la limite des places disponibles, la priorité étant donnée aux concurrents inscrits à la saison.
Un concurrent, inscrit à la saison, ne pouvant participer à une ou plusieurs épreuves devra en informer l'organisateur par tout moyen avant la date de clôture des engagements.

En cas de non-participation à une ou plusieurs épreuves, aucun remboursement ne sera réalisé.

3.2 ÉQUIPAGES

Les règles de composition d'équipage sont stipulées dans le tableau : « Temps Minimum d'Arrêt au Stand et Temps de Conduite » qui sera communiqué par le promoteur pour chaque épreuve.

Chaque pilote engagé est catégorisé de la façon suivante

a) Au plus tard 15 jours avant le début de la première Épreuve (c'est-à-dire à l'ouverture des vérifications administratives) à laquelle il souhaite participer, chaque pilote doit transmettre son palmarès au Comité de Catégorisation FIA des pilotes au moyen du formulaire de catégorisation FIA des pilotes disponibles sur le site de la FIA : http://www.fia.com/fia-driver-categorisation. Les décisions concernant les catégorisations sont prises sous la responsabilité du Comité de Catégorisation des pilotes FIA. La liste des pilotes catégorisés selon les définitions figurant au règlement de catégorisation FIA des pilotes devra être publiée sur le site de la FIA au plus tard 48 heures avant le début de l'Epreuve concernée (à savoir avant le début des vérifications techniques). A la fin de chaque saison, le Comité de Catégorisation des pilotes FIA révisera l'ensemble des catégorisations en fonction des performances constatées en course. La liste de catégorisations applicable pour la saison suivante devra être publiée avant le 1er décembre de l'année précédente.

b) Pour les demandes tardives, Le Collège des Commissaires Sportifs de l'Epreuve, catégorisera de manière provisoire les pilotes qui ne sont pas catégorisé lorsque l'Epreuve a déjà commencé. Ces pilotes devront fournir leur palmarès au Collège des Commissaires Sportifs ainsi qu'une preuve de la demande effectuée auprès de la FIA. Un droit de 350€ pourra être demandé par Ultimate Cup Series pour toute demande tardive de catégorisation. Une telle catégorisation sera provisoire et ne constitue en aucun cas une catégorisation FIA. Les pilotes non catégorisés ne pourront prendre part à une Epreuve que dans la seule mesure où les Règlements les autorisent à y participer.

c) Les pilotes engagés dans la série seront donc catégorisés de la façon suivante :

- Platinum (ils seront considérés à l'identique des pilotes Gold concernant la composition des équipages, les pénalités et autres)
- Gold
- Silver
- Bronze

Règlement relatif à la catégorisation des pilotes : se référer au règlement de catégorisation FIA des pilotes (http://www.fia.com/fia-driver-categorisation
Une liste des engagés par plateaux sera affichée sur le site du promoteur ou envoyée par mail une semaine avant l'épreuve.
En cas de contestation, la demande devra être faite par écrit avec justificatifs, avant la fin des vérifications administratives et pourra être examinée par le comité d'organisation **European Endurance Prototype Cup**. La réponse sera communiquée au plus tard avant les essais qualificatifs.

3.3 LAISSEZ-PASSER (Pass)

Les laissez-passer (Pass) seront octroyés uniquement aux personnes qui composent les équipes. Le concurrent est le seul responsable de ses accompagnants.

Chaque équipe recevra 9 pass par voiture (+ 1 pass par pilote) et par épreuve, comme suit :

- ***4 badges « PITLANE » ;***
- ***5 badges « PADDOCK » ;***
- ***1 badge « ALL » par pilote ;***
- ***1 pass parking « PADDOCK P1 » ;***
- ***5 pass parking « P3 ».***

3.4 VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

Des vérifications administratives, obligatoires pour tout concurrent, se tiendront avant chaque début d'épreuve. Les informations relatives à ce contrôle seront spécifiées dans le règlement particulier de l'épreuve (dates d'ouverture du contrôle, horaires & lieu). Chaque concurrent devra présenter les documents requis.

3.5. VERIFICATIONS TECHNIQUES

Une fois le contrôle administratif fait, les concurrents pourront accéder aux vérifications techniques des voitures & équipements qui auront lieu à chaque épreuve. Ces vérifications sont obligatoires et seront réalisées par les Commissaires Techniques nommés par le Directeur de l'épreuve.
Les Commissaires Techniques peuvent, entre autres, demander à vérifier la conformité d'une voiture à tout moment ; requérir qu'un concurrent ou ses équipes démontent une voiture pendant le contrôle afin de vérifier les conditions d'admissibilité ou de conformité ; exiger qu'un concurrent s'acquitte des frais résultants d'une non-conformité et/ou de fournir un échantillon ou une pièce jugés nécessaires.
Le concurrent doit assurer le démontage et remontage suite au contrôle.
Le contrôle technique se tiendra dans le local technique ou éventuellement dans le box du concurrent, les informations relatives à ce contrôle seront spécifiées dans le règlement particulier de l'épreuve (dates d'ouverture du contrôle, horaires & lieu).
La voiture devra être présentée dans les conditions suivantes :
- Avec la fiche d'homologation à jour en version papier et son passeport technique
- Avec les certificats d'homologation pour le réservoir de carburant et l'arceau de sécurité
- Sans carburant
- Avec l'éventuelle (ou les éventuelles) bride(s), prête(s) pour être scellée(s), le fil devant être fourni par l'équipe
- Avec l'éventuel lest, prêt pour être scellé, le fil devant être fourni par l'équipe
- Avec le moteur scellé par le constructeur, ou prêt à recevoir les scellés
- Identification et feux supplémentaires installés, le cas échéant
- Avec tous les stickers obligatoires (sécurité, identification, partenaires du challenge, etc.), en conformité avec la charte graphique.

Les équipements pilote à présenter lors du contrôle sont les suivants (au premier engagement de chaque pilote):

- Casque (voir ci-après)
- Système de retenue système RFT
- Combinaison
- Sous-vêtements
- Bottines
- Gants

Une fiche d'équipement de sécurité pilote sera à compléter par le pilote et devra être fournie lors du contrôle de la voiture. A la fin du contrôle chaque casque pilote approuvé recevra un sticker de validation à coller à l'extérieur en bas à gauche de l'emplacement du menton.
Pour l'équipement du personnel intervenant (stands, ravitaillement), une fiche de « Pit Safety Equipment » sera à compléter et à fournir.

Pour toute absence ou retard aux contrôles administratif et/ou technique, des pénalités seront appliquées selon l'annexe 4.

Des vérifications pourront être effectuées sur n'importe quelle voiture à tout moment de la manifestation. Généralement, après chaque séance officielle, le 1er de chaque catégorie ainsi qu'une ou deux voitures choisies au hasard par le délégué technique seront vérifiées.
La présentation d'une voiture aux vérifications techniques sera considérée comme une déclaration implicite du concurrent de la conformité de sa voiture.
En cas de non-conformité technique constatée en cours d'année, le concurrent pourra être exclu du Challenge pour l'année en cours et perdra tous ses droits.
Un autocollant d'autorisation à participer à l'épreuve sera apposé à la fin des vérifications techniques une fois les voitures acceptées par les Commissaires Techniques, les installations de ravitaillement (si concerné) et la conformité des équipements et des installations du stand vérifiées. Une voiture ne peut participer à l'épreuve sans cet autocollant d'autorisation à participer à l'épreuve. Il ne doit jamais être enlevé (pénalité : exclusion) et doit rester visible en permanence.
Il est du devoir de chaque Concurrent de prouver aux Commissaires Techniques et aux Commissaires Sportifs que sa voiture est en conformité avec ce règlement dans son intégralité à tout moment de l'épreuve et/ou de la saison.
Les voitures de réserve telles que définies ci-après ne sont pas admises (sauf accord du collège des commissaires).
Est une voiture de réserve, une voiture qui n'est pas destinée à participer à la Compétition épreuve mais à se substituer à celle engagée à titre principal par le concurrent.

ARTICLE 4 – DEROULEMENT DE L'EPREUVE

L'épreuve débute à l'ouverture des vérifications administratives.

Durant toute l'épreuve (essais et courses) :
Lors d'un arrêt au stand, ce n'est que lorsque la voiture est arrêtée devant son stand que le pilote sortant de la voiture peut :
- Oter son filet de sécurité ou filet de course (si applicable)
- Éteindre ses lumières,
- Arrêter son moteur
- Détacher son harnais
- Dégrafer son casque
- Ouvrir sa porte.

4.1. BRIEFING

Tous les pilotes et team-managers participant à l'épreuve devront être présents pendant toute la durée du Briefing sous peine de pénalités (voir annexe 4).

Le pilote qui prendra le départ de la course devra être nommé par son équipe au maximum 1 heure après la fin des essais qualificatifs, en remplissant le formulaire approprié. Il ne sera plus possible ensuite de

changer le pilote au départ sans pénalité (départ en fond de grille), sauf en cas de force majeure. Le pilote déclaré au départ devra être le pilote au volant à tout moment à partir du début de la procédure de départ et jusqu'au moment où la course est lancée.
Pénalité en cas de non-respect de la règle : départ en fond de grille.

4.2. ESSAIS - COURSE

ESSAIS PRIVES – LIBRES

Des séances d'essais privés et/ou libres pourront être organisées par le Promoteur au plus tôt le jeudi matin précédant la date de la séance d'essais qualificatifs.
Tout pilote participant à des séances d'essais privés dans le cadre de l'épreuve devra impérativement se conformer aux mêmes règles que celles appliquées pendant les séances d'essais officiels et la course. Seuls sont autorisés à prendre part aux essais privés le ou les pilotes inscrits sur la voiture pour l'épreuve.

Tout pilote admis à participer à la course est tenu de prendre part à au moins une séance d'essais officielle qui se déroule suivant le programme défini dans le règlement particulier de l'épreuve et ce sur le véhicule la voiture sur laquelle il est engagé sauf accord du collège des commissaires sportifs.

ESSAIS QUALIFICATIFS

Il y aura une séance de qualification, divisée en trois sessions avec une pause entre chacune d'elles. Tous les pilotes doivent accomplir au minimum un tour chrono (c'est-à-dire deux passages consécutifs sur la ligne de chronométrage côté piste) pour être qualifiés pour la course, sauf pour les équipages à 4 pilotes ou en cas de force majeure reconnu comme tel par les commissaires sportifs.
Pour les équipages à 4 pilotes, seuls trois des pilotes prendront part à la séance de qualification. Le 4ème pilote sera qualifié pour la course à partir du moment où il a réalisé au minimum un tour chrono (2 passages consécutifs sur la ligne de chronométrage côté piste) lors des essais libres ou privés.
Les équipages composés uniquement de deux pilotes devront prendre part aux trois sessions qualificatives, dans ce cas, un des deux pilotes prendra part à deux sessions non consécutives (c'est-à-dire à la première et à la troisième session). Pour les concurrents des catégories soumises à la classification de pilote, si l'un des deux pilotes est classé bronze, il devra prendre part à deux sessions.
Le non-respect de l'une ou l'autre de ces règles entraînera l'annulation de tous les chronos de la séance pour la voiture concernée et sa participation à la course sera soumise à l'approbation du collège des commissaires sportifs.
Un seul pilote est autorisé à prendre le volant par session sous peine d'annulation de tous les chronos de cette session.

Pour tous les concurrents, les sessions se dérouleront comme ceci :

1) Q1 : Le meilleur temps de chaque pilote sera retenu et sera désigné comme MT1.
2) Q2: Le meilleur temps de chaque pilote sera retenu et sera désigné comme MT2.
3) Q3: Le meilleur temps de chaque pilote sera retenu et sera désigné comme MT3.

Pour les voitures ayant réalisées au moins un tour chrono dans chacune des séances, leur temps de qualification retenu sera la moyenne des meilleurs tours MT1, MT2 et MT3 et leur rang de qualification sera 1 (RQ1).
Pour les voitures n'ayant réalisé aucun tour chrono dans une des sessions, le temps de qualification retenu sera la moyenne des deux meilleurs temps restants et leur rang de qualification sera 2 (RQ2). Elles seront classées derrières les voitures ayant un RQ1.
Pour les voitures n'ayant réalisé aucun tour chrono dans deux des sessions, le temps de qualification retenu sera le meilleur temps restant (MT1 ou MT2 ou MT3) et leur rang de qualification sera 3 (RQ3). Elles seront classées derrières les voitures ayant un RQ2.
Pour les voitures n'ayant réalisé aucun tour chrono, leur rang de qualification sera 4 (RQ4) et leur participation à la course sera soumise à l'approbation des commissaires sportifs qui détermineront aussi leur ordre de départ. Dans tous les cas elles seront classées derrières les voitures ayant un RQ3.

Le résultat de la séance de qualification et la position sur la grille de départ seront déterminés en premier lieu par l'ordre du RQ (RQ1, puis RQ2, puis RQ3 puis RQ4) puis par le classement (du meilleur au moins bon) du temps de qualification retenu comme indiqué ci-dessus.
Dans le cas où deux voitures ou plus ont le même RQ et un temps de qualification retenu identique, leur ordre sera déterminé par le meilleur temps absolu réalisé par ces voitures au cours de la séance de qualification (Q1, Q2 ou Q3). Si cela ne suffisait pas, la priorité sera donnée à celui l'ayant réalisé en premier.

Durant la séance, les principes suivants s'appliqueront :

- Les voitures doivent être dans la pit-lane à partir du moment où le feu est vert au début de la Q1 et jusqu'au drapeau à damier en fin de Q3. Toute voiture qui serait rentrée dans son box durant cette période verra tous ses temps annulés et ne sera pas autorisée à prendre part à la suite de la séance.
- Il n'est autorisé ni ravitaillement en essence, ni vidange.
- Durant cette période, il n'est pas autorisé de connecter un ordinateur à la voiture, ni de rajouter ou de retirer un support d'enregistrement de données ou de vidéo (clé USB, carte SD ou autres). Il sera cependant autorisé de couper l'enregistrement de la caméra à la fin de la séance si cela ne contrevient pas aux règles du parc-fermé.
- A la fin de la Q3, les voitures seront immédiatement placées sous régime de parc-fermé.
- Dans le cas d'une sortie de piste due exclusivement à une faute de pilotage affectant le déroulement de la séance qualificative (un drapeau rouge, procédure FCY…), le pilote responsable de l'interruption de séance sera pénalisé par un recul de 10 places sur la grille de départ de la course.

En cas d'égalité de temps le classement sera établi sur la base du premier pilote qui réalisera le temps.

COURSE

La durée des courses est de 4 heures ou 6h.
L'affichage de la grille de départ se fera 30 minutes après la publication des résultats des essais officiels.

PROCEDURE DE DEPART

La grille de départ sera de la forme 2 x 2 en ligne (Pole défini dans le règlement particulier de chaque épreuve).

La procédure de départ lancé devra être utilisée. La course débute (possibilité de dépassement, etc) à l'extinction des feux rouges (procédure détaillée présentée lors du briefing pilote).

DEPART

- Lors de la période d'ouverture de la voie des stands, les voitures quitteront leur stand pour couvrir un ou plusieurs tours de reconnaissance. A la fin du (des) tour(s) de reconnaissance, les voitures doivent prendre leur place sur la grille de départ, les pilotes restant sous les ordres des commissaires. Si une voiture effectue plusieurs tours de reconnaissance, elle doit obligatoirement et à chaque tour emprunter la voie des stands sans dépasser la vitesse maximale autorisée. Il est interdit d'emprunter la grille.
  Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.
  Toute voiture qui ne finit pas le tour de reconnaissance et qui ne rejoint pas la grille de départ ou la voie des stands par ses propres moyens ne sera pas autorisée à prendre le départ depuis la grille de départ.

- Si clignotant jaune avec feu rouge, un tour de formation en plus, sous-direction de la voiture en pole position et/ou safety car.

- Si une voiture est en difficulté, et ne peut pas partir à H-5 min, elle sera poussée vers les stands, d'où elle prendra le départ après la dernière voiture, au feu vert.

- Toute voiture se trouvant dans les stands au moment du départ ne partira qu'après avoir reçu l'autorisation donnée par le feu vert à la sortie de la voie des stands.

CAS DE MODIFICATION DE LA PROCEDURE

Si, pour une raison imprévue ou du fait de la quantité d'eau, il est dangereux de donner le départ, le Directeur d'Epreuve retardera le départ en présentant un panneau "départ retardé". Dès que le Directeur d'Epreuve estimera que les conditions sont sûres et qu'un départ peut être donné, les informations seront affichées sur les moniteurs de chronométrage, avec la nouvelle heure de départ du tour de formation. Ces informations seront toujours affichées au moins 10 minutes avant le départ du tour de formation.

SUR LA GRILLE DE DEPART

Toute intervention sur les voitures est interdite à l'exception de ce qui suit :

- Dépose et repose du volant
- Utilisation de la radio et des commandes
- Mesure et ajustement de la pression des pneus
- Mesure de la température des pneus
- Serrage des roues
- Accès aux systèmes de gestion moteur et d'acquisition de données
- Mise en place et retrait des protections contre le soleil ou la pluie
- Mise en place ou retrait d'adhésifs sur la carrosserie et les entrées d'air
- Connexion et déconnexion d'une batterie d'appoint

Au panneau « 5 minutes », plus aucune intervention n'est autorisée sur les voitures à l'exception de la fermeture des portes des voitures fermées.

Le changement de roues sur la grille de départ ne pourra se faire que pour monter des pneus pluie entre H-15 min et H-5 min. Les pneus pluie ne pourront être montés que si la piste est déclarée humide par la direction de course.

Toute autre intervention est interdite sans l'autorisation expresse des officiels, ceci concerne notamment :

- L'ouverture des capots

Il est strictement interdit de mettre en marche le moteur d'une voiture posée sur ses roues sur la grille de départ si personne n'est au volant.

Si une ou plusieurs voitures doivent être retirées de la grille, les intervalles ne seront pas comblés.

CAS DES SUPPLEANTS

1. Un abandon est officiellement validé quand le concurrent ou le team-manager de l'écurie vient le déclarer par écrit (formulaire abandon) à la direction de course.

2. Si une écurie a plusieurs voitures, après l'officialisation de l'abandon de l'une d'entre elle auprès de la direction de course, les pilotes peuvent devenir suppléants sur une autre voiture du team.
Uniquement en cas de force majeure ils pourront remplacer un pilote dans la limite du nombre de pilotes engagés et de leur catégorisation sur la voiture (article 3.2).

La demande est à formuler auprès de la direction de course et validée par les commissaires sportifs. Le simple fait de devenir suppléant ne permet pas de marquer des points.

4.3 STANDS

Avant toute intervention sur la voiture le moteur doit être arrêté.

4.3.1.
Pendant les essais qualificatifs et la course
- les changements de pilote sont interdits pendant le ravitaillement à la pompe à essence.
- Les changements de pilote et de pneumatiques doivent obligatoirement s'effectuer sur la pitlane, devant le stand.

STANDS
Pour les interventions devant les stands, seuls sont autorisés à intervenir :
- 1 préposé au contrôle de la voiture dont la fonction première est d'assurer la sécurité de l'arrêt aux stands et du personnel présent dans la zone de travail. Ce préposé supervisera l'arrêt aux stands, la sécurité, l'arrêt et la libération de la voiture en toute sécurité. Il devra tenir une lollipop/sucette affichant le numéro de la voiture concernée et ne doit pas se trouver dans l'axe longitudinal de la voiture. Pendant l'arrêt, cette personne peut avoir d'autres fonctions autres que la surveillance de l'arrêt au stand. Il devra porter un brassard d'identification bleu spécifique fourni par l'organisateur. C'est la seule personne autorisée dans la zone de travail avant que le moteur soit coupé et après que le moteur ait été remis en route pour le départ. De même, le seul matériel qui sera autorisé dans la zone de travail avant que le moteur soit coupé sera la lollipop/sucette du préposé à l'arrêt.
- 2 mécaniciens attitrés pour les interventions mécaniques et/ou toutes autres actions sur la voiture. Ils devront porter un brassard d'identification rouge spécifique fourni par l'organisateur.
- 1 aide aux pilotes et, le pilote sortant de la voiture qui peut seulement aider son coéquipier à s'installer dans la voiture et à se sangler. Il devra porter un brassard d'identification jaune spécifique fourni par l'organisateur.

Soit 4 personnes au total, sans compter les pilotes sortant et entrant. Toutes les autres personnes devront se trouver à l'intérieur du stand
Pour les équipages composés de personnes à mobilité réduite, un deuxième aide au pilote est autorisé.
Pour un changement de roue ou toute autre intervention, les mécaniciens doivent :
- utiliser un maximum de deux clés à chocs sur la zone de travail,
- prendre sans aide extérieure les outils et les nouvelles roues hors de la zone de travail, les amener dans la zone de travail et monter les roues sur la voiture
- porter en permanence les roues démontées lorsqu'elles sont en dehors des stands. Il est possible toutefois, afin de faciliter le changement des roues, de les poser à plat par terre.
- ne pas lancer les roues et les outils ou les laisser tomber
- déconnecter les vérins pneumatiques et ramener les roues et le matériel derrière la ligne des 2,5 m avant que la voiture ne reparte.

La zone située entre la ligne peinte devant le rideau du stand (ou le mur) et la ligne peinte des 2,5 m peut être utilisée pour disposer les pneumatiques et l'outillage nécessaires à ces opérations. Aucune aide ne peut être apportée par une personne se trouvant dans cette zone.

Pour tout élément qui échappe au contrôle des mécaniciens (roue, écrou de roue, etc), ou pour toute autre infraction au présent article :
Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

Sécurité - Lors d'un arrêt d'une voiture sur la zone de travail, celle-ci doit stationner au minimum à 50 cm et maximum à 1 m du mur ou de la ligne de délimitation de la zone de travail (ligne des 2,50 m). La voiture devra être stationnée de façon parallèle à la ligne/mur mentionné ci-dessus. Le préposé à l'arrêt de la voiture doit s'assurer que la zone de travail est débarrassée et évacuée avant le départ de la voiture.
Pénalité pour l'infraction à l'appréciation des commissaires sportifs.
Tout transport de matériel (outils, batterie de secours, etc) depuis ou vers la zone de ravitaillement à travers la pit-lane est interdit.
Le préposé à l'arrêt de la voiture a la responsabilité de veiller à ce qu'une voiture ne puisse quitter la zone de travail que lorsque les conditions de sécurité sont réunies. Les voitures dans la voie rapide ont la priorité sur celles qui quittent la zone de travail.
Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

Le nombre de mécaniciens intervenant sur la voiture n'est pas limité lorsque la voiture est à l'intérieur du stand.
En cas d'intervention à l'intérieur du stand, la voiture doit être poussée par 4 mécaniciens maximum pour entrer et sortir du stand, moteur coupé et positionnée parallèlement à la pitlane devant son stand avant de rentrer ou de repartir.
Dans le cas où une voiture est gênée pour s'arrêter parallèlement à la pitlane ou pour repartir et qu'elle doit être manœuvrée, la voiture doit être bougée, moteur coupé, par 4 mécaniciens maximum portant tous un brassard.
Zone de panneautage : 2 personnes maximum par voiture.

En cas de non-respect de ces règles, des pénalités seront infligées (voir annexe 4).

Toute personne intervenant dans la zone de travail (y compris le préposé au contrôle de la voiture) devra être équipée comme suit :

- vêtements longs (haut et bas, vêtements ignifugés recommandés)
- lunettes ou masque de protection
- casque préalablement approuvé par les Commissaires Techniques
- gants de protection (dans des circonstances exceptionnelles, un intervenant peut retirer ses gants en cas d'absolue nécessité)

Toutes ces règles devront être appliquées dès les essais libres ou privés de l'épreuve.

ACCES AU STAND
Pendant les essais et la course :
a) Le rideau du stand (côté piste) doit rester complètement levé ;
b) La visibilité vers l'intérieur du stand doit rester libre sans occultation de quelque nature que ce soit (éléments de carrosserie, rideaux, piles de pneus, chariots, etc.) ;
c) Les officiels doivent avoir libre accès à l'intérieur du stand.
Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

4.4 RAVITAILLEMENT

Pour raisons de sécurité, le stockage d'essence dans les stands est formellement interdit. Pour toute manipulation d'essence hors de la zone de ravitaillement, la présence d'un assistant avec extincteur à la main sera obligatoire.
Durant les essais collectifs, le ravitaillement s'effectuera aux pompes si elles sont opérationnelles, sinon le ravitaillement s'effectuera obligatoirement selon le §7.5.1 des prescriptions techniques du dispositif de remplissage du règlement standard des circuits asphalte des circuits asphalte F.F.S.A. 2023. L'essence devra être stockée en dehors des stands, près de la porte côté paddock et un extincteur à côté en permanence.

A partir du début des essais privés, le ravitaillement s'effectuera aux pompes, dans la zone de ravitaillement.
Le ravitaillement est interdit pendant les essais qualificatifs.

Pendant la course, au minimum 1 mécanicien ou deux au maximum par voiture procéderont au ravitaillement. Le moteur devra être arrêté avant tout début d'intervention et ne pourra être remis en route que quand toutes les interventions seront terminées. La voiture devra être connectée à la terre avant le début du ravitaillement et tout au long de celui-ci.
En cas de non-respect de ces règles, des pénalités seront infligées (voir annexe 4).
Ces préposés seront équipés de :

- combinaison normes FIA 8856-2000
- cagoule ignifugée,
- casque intégral FIA conforme aux normes FIA en vigueur
- gants ininflammables conformes aux normes FIA en vigueur
- chaussures et chaussettes ignifugées
- sous-vêtements ignifugés

Le port et l'utilisation de

- lampe frontale,
- téléphones portables
- radios

est interdit dans la zone de ravitaillement, excepté le matériel en conformité avec les zones à risques d'explosions. En cas de non-respect de ces règles, des pénalités seront infligées (voir annexe 4). Une tolérance sera accordée pour les radios ne respectant pas ces règles mais que seront entièrement dissimulées dans la tenue des intervenants (aucun élément ne composant l'équipement radio ne pourra se trouver à l'extérieur).

- L'accès à la station de ravitaillement se fera principalement en passant par la voie d'accès aux stands.
- Si une voiture est en panne, dans la zone de ravitaillement, elle sera poussée jusqu'à la zone d'intervention uniquement par deux préposés aux ravitaillements, présents dans la zone. Ensuite, du niveau de la sortie de cette zone jusqu'au stand, 4 personnes sont autorisées à pousser la voiture.
- C'est un des deux intervenants autorisés qui devra indiquer à la voiture où s'arrêter et quand repartir. Toute personne de l'équipe se trouvant à proximité de la voiture sera considérée comme intervenant sur la voiture.

Par voiture inscrite, chaque concurrent devra adresser au fournisseur du carburant choisi par le promoteur, une provision pour frais d'essence.

En cas de manque de pompes disponibles, les voitures devront reprendre la piste sans stationner à l'entrée de la zone de ravitaillement

Toutes les voitures doivent être en mesure d'être ravitaillés directement avec un pistolet à essence du même type que ceux que l'on trouve dans les stations-services. Les voitures disposant d'un remplissage rapide (ATL, Staubli, etc) devront être ravitaillées par l'intermédiaire d'un bidon de remplissage conforme à l'Annexe J FIA 2023, Article 252, dessins 252-1 ou 252-2 et 252-5. Celui-ci devra être vide avant d'être connecté à la voiture. Dans le cas contraire un rapport sera transmis aux stewards.
Néanmoins, les concurrents auront la possibilité d'adapter le ou les orifice(s) du réservoir pour cette opération (installation d'un bouchon Aero, à clapet ou autre). Il doit être facilement accessible manuellement pour cette opération et ne doit pas nécessiter l'utilisation d'outils. Une fois ouvert, il devra rester attaché solidement à la voiture (câble, fil en acier, charnière,…). L'installation d'un clapet anti-retour (Liste Technique FIA n°18) est fortement recommandée. Dans le cas où l'adaptation dérogerait à la fiche d'homologation de la voiture, l'installation devra être validée par le délégué technique. Un

document détaillant la proposition d'installation de ce bouchon devra lui être transmis au plus tard 15 jours avant le début de l'épreuve. Dans la mesure du possible, l'orifice de remplissage devra être disposé du bon côté par rapport au positionnement des pompes à essence.
L'utilisation d'un adaptateur est strictement interdite. L'utilisation d'un orifice de dégazage supplémentaire pendant le ravitaillement n'est autorisée qu'avec l'utilisation d'un bidon de dégazage conforme à l'Annexe J FIA 2023, Article 252, dessins 252-1 ou 252-2. Celui-ci devra être vide avant d'être connecté à la voiture. Dans le cas contraire un rapport sera transmis aux stewards.
Il est du devoir du concurrent de s'assurer que le réservoir (orifice, tuyaux, etc.) est capable d'être rempli sans problème avec un pistolet à essence à un débit de 60L/min.
Pour des raisons de sécurité, la pompe à essence se coupera automatiquement dès qu'il y aura une obstruction sur le pistolet.

Pour les équipages composés de pilotes à mobilité réduite, un aménagement à ces règles pourra être fait.

4.5 PANNE – SORTIE DE ROUTE

En cas de sortie de route ou de panne sur le circuit pendant l'épreuve, les réparations doivent être effectuées par le pilote seul avec les outils transportés dans la voiture. Pendant la course, lorsqu'une voiture s'arrête, le moteur doit être relancé avec le démarreur par le pilote seul : l'aide au démarrage par poussette est interdite.

La voiture devra être remorquée jusqu'au stand, par tout moyen du service de dépannage du circuit, sous contrôle des commissaires, afin de reprendre la course après réparations et contrôle des commissaires techniques.

Toute voiture présentant un danger (détérioration excessive ou détérioration d'un élément de sécurité) devra être arrêtée pour réparation. La voiture ne pourra reprendre la course que sur accord des commissaires techniques.

En cas de panne ou de problème dans la voie des stands, demandant une marche arrière, le pilote devra arrêter son moteur et pourra être alors poussé devant son box par ses mécaniciens, 4 personnes maximum sont autorisées à pousser une voiture jusqu'à son stand. Toute voiture se rendant au bout de la zone des stands en attente du feu vert doit s'y rendre par ses propres moyens (Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.)
Toute marche arrière au moteur sur la voie des stands ou prise de celle-ci à l'envers sera pénalisée.
(voir annexe 4).

En aucun cas, le pilote ne peut pousser sa voiture, y compris dans la zone des stands (Pénalité : exclusion du concurrent.)
Tout ravitaillement en carburant, eau, huile, etc. sur la piste est interdit (Pénalité : exclusion du concurrent).

4.6 TEMPS MINIMUM D'ARRET AU STAND et TEMPS DE CONDUITE

Pour une épreuve d'une durée de 4h, un Temps Minimum d'Arrêt au Stand est imposé et doit être respecté pour chacun des 4 arrêts obligatoires pendant la course.
Ce temps d'arrêt obligatoire est mesuré en la « pit entry loop » et la « pit exit loop » (présentées lors du briefing) et n'inclut pas le temps passé dans la zone de ravitaillement.
Le « Temps Minimum d'Arrêt au Stand et Temps de Conduite » sera communiqué par le promoteur pour chaque épreuve et publié dans les notes de briefing ou par bulletin du Collège des Commissaires Sportif.

L'arrêt aux stands devra se dérouler devant le garage ou la zone de chaque concurrent et sous la responsabilité du Team Manager.
Durant la course, les concurrents devront effectuer 4 arrêts aux stands obligatoires avec un temps supérieur ou égal au temps minimum d'arrêt. Les arrêts aux stands obligatoires doivent être réalisés dans les 3 heures et 45 minutes depuis le début de la course. Au plus tard, pour le dernier arrêt aux stands obligatoire, la voiture doit franchir la ligne de l'entrée des stands avant 3h44 minutes et 59.999 secondes du temps écoulé de la course.
Dans le cas où, dans cette période, le nombre d'arrêts respectant le « Temps Minimum d'Arrêt au Stand » était inférieur à 4, la voiture se verra notifier une pénalité de STOP & GO + deux fois le temps manquant par rapport au "temps de minimum d'arrêt au stand" arrondi à la seconde supérieure.
C'est lors de chacun de ces quatre arrêts obligatoires que les voitures engagées devront respecter les éventuelles pénalités de temps permettant l'équilibre des équipages (voir tableau de pénalité d'équilibre). Elles devront être ajoutées au temps minimum d'arrêt au stand.

Un arrêt qui serait réalisé sous régime de Safety-Car ou de FCY ne pourra pas être comptabilisé parmi les arrêts aux stands obligatoires validés. Le régime de FCY sera considéré actif à partir du moment où le directeur de course aura déclaré la mise en place prochaine d'un FCY (« Full Course Yellow dans 30s » par exemple). Dans le cas du Safety-Car ou du FCY, c'est le passage sur la ligne de « pit entry loop » qui fera foi :

- Si passage sur la ligne « pit entry loop » avant la mise en place d'un SC ou la déclaration d'un FCY : l'arrêt pourra être considéré comme un des arrêts obligatoires
- Si passage sur la ligne « pit entry loop » après la mise en place d'un SC ou la déclaration d'un FCY : l'arrêt ne pourra pas être considéré comme un des arrêts obligatoires. Il reste cependant autorisé de changer le pilote, d'intervenir sur la voiture, etc.

A la fin d'une période de Safety-Car, toute voiture rentrant aux stands avec comme objectif de réaliser un de ses arrêts obligatoires devra avoir impérativement franchi la ligne de chronométrage côté piste lors du tour de rentrée du Safety-Car. Dans le cas contraire l'arrêt ne sera pas validé comme un des arrêts obligatoires. Si la voiture se trouvait déjà dans la pit-lane (à la station essence par exemple) lors de la rentrée du Safety-Car, elle devra impérativement retourner en piste avant de pouvoir réaliser un de ses arrêts aux stands obligatoire.

Pour toute épreuve d'une durée différente à 4 heures, les pénalités de temps seront précisées et communiqué par le promoteur pour chaque épreuve et publié dans les notes de briefing ou par bulletin du Collège des Commissaires Sportif.

Pour les équipages composés de personnes à mobilité réduite, le temps d'arrêt minimum sera aménagé.
Après l'arrêt aux stands, la conduite à une vitesse anormalement basse et/ou, un comportement étant considéré comme une obstruction à d'autres pilotes pourront être sanctionnés d'un « Stop & Go ».

4.7 SAFETY CAR

Selon article 2.10 de l'annexe H de la FIA

Le Directeur d'Epreuve peut déclarer une procédure Safety Car s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité.
Durant la course, en cas de procédure Safety Car, l'entrée de la voie des stands sera fermée lors du premier tour après déclenchement de la procédure.

Si un concurrent a besoin de ravitailler en essence lors de cette période de fermeture, il pourra effectuer un ravitaillement maximum de 10 litres. Si le ravitaillement dépasse la valeur de 10 litres ajoutés, le concurrent sera pénalisé d'un stop & go d'une durée de 5 secondes par litre dépassé.

Si un concurrent doit rentrer aux stands pour une opération de réparation, il pourra le faire mais une pénalité de stop & go de 1 minute lui sera appliquée après sa sortie des stands.

4.8 FULL COURSE YELLOW "FCY"

Le Directeur d'Epreuve peut déclarer une période Full Course Yellow s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité.
Le message FCY sera affiché sur les moniteurs et l'instruction Full Course Yellow sera annoncée aux concurrents par la radio de la Direction de Course après un décompte.
Une fois que le message Full Course Yellow est affiché sur les moniteurs, toutes les voitures doivent immédiatement ralentir et maintenir la vitesse annoncée lors du briefing pilote durant toute la durée du FCY, en une seule ligne, et conservent la distance qui les sépare de la voiture de devant et de celle de derrière.
Tous les postes de commissaires présenteront un drapeau jaune agité et un panneau indiquant FCY.
Il est strictement interdit de dépasser sous FCY, sauf en cas de voiture arrêtée, voiture avec problème technique, voiture rentrant ou sortant de la voie des stands.
Toute voiture conduite de manière inutilement lente, erratique ou jugée potentiellement dangereuse pour les autres pilotes à tout moment lorsque le FCY est utilisé, sera signalée aux Commissaires Sportifs. Ceci s'appliquera que la voiture soit conduite sur la piste, dans l'entrée des stands ou dans la voie de sortie des stands.
Durant la course, en cas de procédure Full Course Yellow, l'entrée de la voie des stands sera fermée.
Si un concurrent a besoin de ravitailler en essence lors d'une procédure Full Course Yellow, il pourra effectuer un ravitaillement maximum de 10 litres. Si le ravitaillement dépasse la valeur de 10 litres ajoutés, le concurrent sera pénalisé d'un stop & go d'une durée de 5 secondes par litre dépassé.
Si un concurrent doit rentrer aux stands pour une opération de réparation, il pourra le faire mais une pénalité de stop & go de 1 minute lui sera appliqué après sa sortie des stands.
Aucun changement de pilote ne sera autorisé pendant la procédure Full Course Yellow.
Si un concurrent entre dans la voie des stands sous Full Course Yellow, l'ensemble de son arrêt sera considéré sous Full Course Yellow, y compris si la procédure Full Course Yellow est suivie d'une procédure Safety Car.
À l'annonce par le Directeur de course de l'heure du déclenchement de la procédure FCY (« Prepare to FCY at ..h..min..sec ») qui définira l'heure de début de la procédure, toute voiture ayant franchi la ligne Safety Car 1 pourra rentrer aux stands sans pénalité. Les voitures n'ayant pas encore franchi la ligne Safety Car 1 seront soumises aux pénalités prévues en cas d'entrée aux stands sous procédure Full Course Yellow.
Si la procédure FCY est suivie d'une procédure SC, l'entrée de la voie des stands sera réouverte par annonce de la Direction de Course.
Conformément au règlement, tout arrêt effectué sous procédure Safety Car ne sera pas comptabilisé comme arrêt obligatoire.

4.9 DRAPEAU ROUGE

ARRÊT DE LA COURSE PAR UN DRAPEAU ROUGE :

Si une course doit être interrompue par un drapeau rouge, plusieurs situations peuvent être à prendre en compte :

- Si moins de deux tours de course ont été effectué, la course est interrompue, toutes les voitures rejoignent la voie des stands, se stationnent sur la voie de circulation en procédure de parc fermé. Les voitures sont sous les ordres de la direction de course. Un nouveau départ sera donné avec la grille de départ initiale. Lorsque la piste sera de nouveau praticable, l'indication de 3 minutes avant réouverture Pit Lane sera donnée. A l'heure indiquée, la voie des stands

sera ouverte et les voitures rejoindront la grille de départ (mise en grille directe), la procédure 5 minutes démarrera à l'arrivée de la première voiture sur la grille de départ (accès à la grille restreint : pas d'invités). La procédure suivra la procédure normale (5', 3', 1' et 15sec).

- Si plus de 2 tours, mais moins de 75% de la course ont été effectués, la course est interrompue, toutes les voitures rejoignent la voie des stands, se stationnent sur la voie de circulation en procédure de parc fermé. Les voitures sont sous les ordres de la Direction de Course. Lorsque la piste sera de nouveau praticable, la relance s'effectuera derrière la voiture de sécurité. La procédure démarrera 10 minutes avant la réouverture de la voie des stands Au signal 10 minutes, les pilotes devront rejoindre leurs voitures, aucunes intervention sur les voitures ne sera autorisées. Au signal 5 minutes, tous les pilotes devront être en voiture (casqués et sanglés). Au signal 3 minutes, l'ensemble des voitures stationnées devant le leader quitteront la voie des stands pour rejoindre l'arrière du peloton dans la voie des stands. Au signal 1 minute, les voitures démarreront leurs moteurs, les panneaux indicatifs Safety Car (SC), les drapeaux jaunes seront déployés sur l'ensemble du circuit et le Safety Car allumera sa rampe lumineuse. A l'heure prévue, une opération Safety Car sera déployée, les voitures prendront la piste et la course sera relancée.

- Si plus de 75% de la distance de la course ont été parcouru, la course pour être définitivement arrêtée. Les voitures devront rejoindre la voie des stands, stationner sur la voie de circulation en procédure parc fermé.

Dans tous les cas, le décompte de temps ne sera pas arrêté pendant les interruptions de course. Si moins de 50% de la distance ont été couvert sous drapeau vert, seul 50% des points seront attribués.

RESPONSABLE DRAPEAU ROUGE

Dans le cas d'une sortie de piste, due à une faute de pilotage ou à un mauvais comportement en piste, affectant le déroulement d'une séance (intervention d'une voiture de sécurité, drapeau rouge, procédure FCY…), le pilote responsable du déclenchement de la procédure pourra, sur décision de la Direction de Course, être pénalisé par le Collège des Commissaires Sportifs.

4.10 ARRIVEE

Le drapeau à damiers sera présenté à la voiture de tête franchissant la ligne d'arrivée dès le temps de course écoulé.
Si le signal de fin de course est donné, pour quelque raison que ce soit avant que le temps prescrit ne soit écoulé, la course sera considérée terminée, au moment où la voiture de tête aura franchi la ligne pour la dernière fois, avant que le signal n'ait été donné.
Si le signal de fin de course est retardé pour quelque raison que ce soit, la course sera considérée comme s'étant terminée au moment où elle aurait dû se terminer.
Après avoir reçu le signal, tous les pilotes doivent parcourir un tour du circuit et emprunter la sortie qui leur sera indiquée par l'organisateur en fonction de leur classement (podium, parc fermé, etc.). Lors de ce tour, les dépassements ne seront pas autorisés, sauf pour dépasser une voiture très lente ou arrêtée. Le Directeur de Course peut dispenser de ce tour supplémentaire les pilotes qui franchissent la ligne d'arrivée à une très faible allure.

4.11 PARC FERME

Le régime de parc fermé est celui sous lequel se trouvent les voitures à la fin d'une séance d'essais qualificatifs, dès la présentation du drapeau à damiers ou d'un drapeau rouge.

Si c'est du fait d'un drapeau rouge, les voitures seront immobilisées devant leur stand sans aucune intervention mécanique possible sauf si le collège des commissaires en donne l'autorisation.
Pendant la course, en cas d'interruption de la course consécutive à la présentation du drapeau rouge, les concurrents se trouvent également sous le régime du parc fermé et devront se conformer aux instructions du Directeur de Course et/ou de ses assistants.

4.11.1.
A l'arrivée de la course, toutes les voitures sont, dès le baisser du drapeau, placés sous le régime du parc fermé.

4.11.2.
Les véhicules restent en régime de parc fermé 30 minutes à compter de l'affichage du classement officiel provisoire, sauf avis contraire des officiels. Le non-respect de cette règle entraînera l'exclusion du contrevenant.

4.11.3.
Lorsque les voitures se trouvent en régime de parc fermé, toute intervention est interdite sur les voitures à l'exception de ce qui suit :
Par le pilote :
- Dépose et repose du volant,
- Utilisation de la radio et des commandes,
- Coupure des circuits électriques.

Par les techniciens de l'équipe ou des manufacturiers de pneumatiques :
- Mesure de la pression des pneus,
- Mesure de la température des pneus.

Toute autre intervention est interdite sans l'autorisation expresse des officiels chargés de contrôler l'application du régime de parc fermé.
Ceci concerne notamment :
- L'ouverture des capots
- Le changement des roues
- L'accès aux systèmes de gestion moteur et d'acquisition de données, y compris en mode sans fil
- Le retrait de la carte vidéo

4.11.4.
Aucune personne n'est admise à l'intérieur du "parc fermé", sauf autorisation expresse des officiels chargés de contrôler le parc fermé.

4.12 TEMPS DE CONDUITE

Pour chaque épreuve, les temps de conduite seront précisés dans le tableau « Driving Time And Balance Penalty (Pénalités d'équilibre et temps de conduite) ». Qui sera communiqué par le promoteur pour chaque épreuve et publié dans les notes de briefing ou par bulletin du Collège des Commissaires Sportif.

Le temps de conduite débute au départ de la course pour le pilote qui prend le départ. Il s'arrêtera au franchissement de la boucle d'entrée de la voie des stands pour le pilote sur la piste ou lors du dernier passage sur la ligne de chronométrage pour le pilote terminant la course. Il Débutera lors du passage de la boucle de sortie de la voie des stands pour tout pilote qui reprend le volant suite à un stop au stand.

Dans le cas où un même pilote passe la boucle d'entrée et la boucle de sortie de la voie des stands (arrêt sans changement de pilote par exemple), ce temps ne sera pas comptabilisé dans son temps de conduite sauf s'il s'agit d'une pénalité (drive-through ou stop & go).

En cas d'arrêt au stand pour longue intervention, et/ou temps d'arrêts prolongés sur la piste, le concurrent peut le signaler en direction de course.

Les pilotes de l'équipage concerné pourront avoir leurs temps de conduite aménagés sur décision des commissaires sportifs.

Pour tout équipage différent de ceux indiqués, la demande d'engagement sera étudiée par le comité d'organisation.

4.13 PENALITES D'EQUILIBRE ET TEMPS DE CONDUITE

CF annexe de chaque épreuve.

ARTICLE 5 – CLASSEMENT ET PRIX

5.1. VAINQUEUR

Le premier du classement sera celui qui, après avoir franchi la ligne d'arrivée, aura parcouru la distance imposée dans le minimum de temps ou le maximum de distance dans le temps imparti pour les courses en temps réel. Seuls les temps du chronométrage réalisés par les chronométreurs officiels licenciés à la FFSA sont valables et servent à effectuer les classements des essais et courses.

5.2. ORDRE

Les pilotes qui ont franchi la ligne d'arrivée, sont classés d'après le nombre de tours entiers du circuit qu'ils ont accomplis et, pour ceux qui ont accompli un même nombre de tours, d'après l'ordre de leur dernier passage sur la ligne d'arrivée.

5.3. POINTS

Pour marquer des points au classement général de la catégorie, une voiture devra avoir parcouru minimum 75% de la distance du 1er au classement général de la catégorie, cette dernière devant avoir elle-même parcouru minimum 50% de la distance du 1er de la course.
Pour marquer des points dans sa classe, une voiture devra avoir parcouru minimum 75% de la distance du 1er de sa classe, cette dernière devant avoir elle-même parcouru minimum 75% de la distance du 1er au classement général de la catégorie.
Dans le cas où une voiture est seule partante dans sa catégorie, pour marquer des points, elle devra avoir parcouru minimum 50% de la distance du 1er de la course.
Dans le cas où une voiture est seule partante dans sa classe, pour marquer des points, elle devra avoir parcouru minimum 75% de la distance du 1er au classement général de la catégorie.

5.4 CLASSEMENT PAR COURSE

Il sera établi par course
- un classement général par pilote,
- un classement général par Team,
- un classement « Bronze Cup » ou « AM » pour les équipages 100% Bronze.

Si au cours de la saison l'équipage perdait son appellation « Bronze Cup » ou « AM » du fait de l'évolution de la catégorisation des pilotes ou de l'équipage, il n'aura plus la possibilité de cumuler les points dans ce classement.

5.5 ATTRIBUTION DES POINTS

Les points seront attribués **par catégorie** selon le barème ci-dessous :

EUROPEAN ENDURANCE PROTOTYPE CUP	
Classement	**Général par catégorie**
1er	25
2ème	18
3ème	15
4ème	12
5ème	10
6ème	8
7ème	6
8ème	4
9ème	2
10ème	1
Au-delà	0.5

Pour les courses de 6 heures, un coefficient de 1,5 sera appliqué.

5.6 CLASSEMENT FINAL DU CHALLENGE

Toutes les courses inscrites au calendrier du challenge **European Endurance Prototype Cup** comptent pour le classement final du challenge.
Chaque pilote d'un équipage totalisera les points obtenus au classement de chaque course (classement général de catégorie) qui seront à multiplier par le coefficient de la compétition s'il y a lieu.
Il y aura un vainqueur du challenge **European Endurance Prototype Cup** par catégorie et un vainqueur du challenge **European Endurance Prototype Cup** au général.

5.7 EX AEQUO

Des pilotes qui, à deux ou à trois, ont constitué tout au long de la saison de la Série un équipage permanent, marqueront tous le même nombre de points) et pourront, le cas échéant, se voir tous attribuer le titre réservé aux Pilotes. En revanche, si deux ou plusieurs pilotes d'un équipage différent terminent la saison avec le même nombre de points, la place la plus élevée au challenge **European Endurance Prototype Cup** sera attribuée :

- a) au titulaire du plus grand nombre de premières places,
- b) si le nombre de premières places est le même, au titulaire du plus grand nombre de deuxièmes places,
- c) si le nombre de deuxièmes places est le même, au titulaire du plus grand nombre de troisièmes places, et ainsi de suite jusqu'à ce qu'un vainqueur se dégage.

5.8 CLASSEMENT TEAMS

Le classement « Teams » récompensera l'équipe ayant totalisé le plus grand nombre de points au classement général, en considérant les résultats obtenus par la voiture ayant marqué le plus de points de chaque équipe à chaque course.

5.9 PRIX

La remise des prix s'effectuera lors du podium, après l'arrivée de la course.
Il y aura un podium par classement.

Après chaque course, seront récompensés les équipages des trois premières voitures de chaque classement du challenge **European Endurance Prototype Cup.**
Tout pilote prétendant au podium devra obligatoirement se présenter en combinaison identifiée conformément au plan d'identification du challenge **European Endurance Prototype Cup**.

Les prix à l'arrivée, indiqués dans le règlement du classement ou dans le règlement particulier de la compétition, sont remis au concurrent ou à la personne désignée par celui-ci sur le bulletin d'engagement.
Seuls pourront prétendre aux prix distribués les pilotes ayant effectué, au minimum, 75 % du nombre de tours effectués par le vainqueur de la catégorie.

Le promoteur pourra attribuer des lots à sa convenance.
Des trophées ou coupes seront distribués à chaque pilote prétendant au podium de chaque course et au classement de fin de saison.

ARTICLE 6 – SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1 ZONE DES STANDS

Lorsque le circuit le permet, la voie des stands est divisée en trois zones :

- "Voie rapide" : c'est la voie la plus proche du mur de la zone de signalisation. Une voiture ne peut accéder à la voie rapide que par ses propres moyens.

- "Voie d'accélération et de décélération" : c'est la voie centrale.
- "Zone de travail" : c'est la partie la plus proche des stands où il est permis de travailler sur les voitures. Elle est matérialisée d'un côté par un mur ou par une ligne peinte devant le rideau du stand et de l'autre par une ligne de séparation avec la voie centrale.

Sauf disposition particulière annoncée lors du briefing, la vitesse sur la voie des stands est limitée à 60 km/h sous peine de pénalité.

6.1.1.

Tout pilote ayant dépassé le lieu de son emplacement d'arrêt ne peut y revenir que moteur arrêté, la voiture étant poussée à la main.

6.1.2.

En sortie de stands, un feu tricolore (rouge - vert - bleu) actionné par un commissaire est utilisé comme suit :

- À tout moment, les conducteurs prenant la piste doivent respecter le feu rouge ou vert.
- Un feu clignotant bleu est allumé à la sortie de la voie des stands lorsqu'une voiture en piste arrive à proximité de la sortie.

6.1.3.

Pour reprendre la piste, le pilote rejoindra immédiatement la route de course que constitue la voie des stands, en franchissant la ligne continue qui délimite la zone d'arrêt dite "zone de travail".

6.1.4.

Tout usage irrégulier (accès, vitesse, circulation, arrêt, sortie) de la zone des stands fera l'objet de pénalités (voir annexe 4).

6.1.5.

Les enfants de moins de 16 ans ne sont pas admis dans la voie des stands en dehors de la période réservée au Pit-Walk.

6.2 AIRE DE SIGNALISATION

Seront désignés 2 personnes par voiture afin qu'ils aient un emplacement en bord de piste dont l'accès est autorisé pendant toute la durée des essais et de la course. Cet emplacement sera autorisé par le biais d'un brassard orange dûment identifiable et spécifique à la catégorie.
Ces membres pourront donner aux pilotes les indications utiles, sans toutefois utiliser des emblèmes ou drapeaux et/ou feux semblables à ceux utilisés par l'organisation, seulement de cet emplacement.
Pénalisations : voir Annexe 4

6.3 AFFECTATION DES STANDS - PARC CONCURRENTS

Le Promoteur est seul compétent pour l'affectation des stands et les emplacements dans les parcs concurrents.

6.3.1.

La localisation du panneau officiel d'affichage sera indiquée dans le règlement particulier. Celui-ci ne devra comporter que les informations ayant reçu l'aval du Collège des Commissaires Sportifs ou du Directeur de Course.

6.3.2.
Les concurrents devront se conformer au règlement de police du circuit et notamment l'utilisation des sanitaires, des prises de courant ou d'eau, la circulation dans le parc, le respect des riverains pour ce qui concerne la mise en route des moteurs en dehors des heures prescrites.
Dès la fin des vérifications techniques préliminaires, toute voiture vérifiée ne peut quitter les installations du circuit sans un accord exprès du Directeur de Course.

6.3.3.
L'organisateur de l'épreuve aura toute latitude pour faire respecter le règlement concernant le parc concurrent et devra faire un rapport au Collège des Commissaires Sportifs pour tout manquement à l'une des règles énoncées ci-dessus.
Tout manquement aux règles définies par cet article pourra faire l'objet d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification.

VOITURES PARTICULIERES
Le Promoteur pourra interdire l'accès du parc aux voitures particulières, à l'exclusion des véhicules d'assistance, à condition qu'il mette à la disposition de celles-ci un parking aménagé situé à proximité immédiate du parc concurrent.

OPERATIONS COMMERCIALES
Toute opération à caractère commercial ou promotionnel devra avoir reçu, par écrit, l'autorisation du promoteur et de la Direction du circuit.

ARTICLE 7 - INCIDENTS – RECLAMATIONS - APPEL

Pénalités : Voir Annexe 4 – Récapitulatif pénalités **Challenge European Endurance Prototype Cup**
Réclamations, appels, droit de révision – voir Article 13, 14 et 15 du Code sportif international.
Le Collège des Commissaires Sportifs pourra infliger des pénalités supplémentaires à l'Annexe 4 pour toute infraction ne respectant pas le présent règlement, même si ces infractions ne sont pas inscrites à l'Annexe 4.

7.1 INCIDENTS

Un "incident" signifie un fait ou une série de faits impliquant un ou plusieurs pilotes, ou toute action d'un pilote, qui est rapporté aux Commissaires Sportifs par le directeur de l'épreuve (ou noté par les Commissaires Sportifs et rapporté au directeur de l'épreuve pour enquête), et qui :

- A nécessité la suspension d'une course en application de l'Article 150 ;
- A violé le présent Règlement Sportif ou le Code ;
- A fait prendre un faux départ à une ou plusieurs voitures ;
- A causé une collision ;
- A fait quitter la piste à un pilote ;
- A illégitimement empêché une manœuvre de dépassement légitime par un pilote ;
- A illégitimement gêné un autre pilote au cours d'une manœuvre de dépassement.

A moins qu'il ne soit totalement clair qu'un pilote est à l'origine d'un des cas susmentionnés, tout incident impliquant plus d'une voiture fera généralement l'objet d'une enquête après la course.

La décision de mise sous enquête sera communiquée au concurrent par écran et/ ou par le Chargé des Relations avec les Concurrents. Le pilote mis en cause ne pourra pas quitter le circuit sans avoir été entendu par le Collège des Commissaires Sportifs.

7.2 PENALITES

Les pénalités suivantes pourront être appliquées

PENDANT LES ESSAIS

Présentation d'un panneau fond noir lettres STOP and GO (dimensions 60 x 40 cm) accompagné du numéro du pilote concerné :

- Pour non-respect des drapeaux,
- Pour conduite anti sportive,
- Pour non-respect des consignes de sécurité dans la zone des stands et aire de signalisation,

Et également :

- Annulation du temps du tour au cours duquel cette infraction a été constatée, pour non-respect de la route de course,
- Annulation du meilleur temps de la séance d'essais pour non-respect des drapeaux, la pénalité pouvant être accentuée selon la gravité de l'infraction,
- Annulation des temps réalisés dans la séance concernée pour conduite anti sportive.

Ces décisions seront communiquées au plus vite au concurrent ou à son représentant.

PENDANT LA COURSE

Présentation d'un panneau fond noir lettres blanches PASSAGE voie des STANDS Drive Through (dimensions 60 x 40 cm) accompagné du numéro du pilote concerné :

- Pour départ anticipé,
- Pour simulation de départ lors du tour en formation,
- Pour non-respect des distances imposées lors du tour de formation lors d'un départ, ou non-respect de ligne
- Pour dépassement lors du tour de formation précédent le départ lancé ou sous procédure Safety Car,
- Pour non-respect de la route de course,
- Pour conduite anti-sportive,
- Pour non-respect des drapeaux,
- Pour non-respect des consignes de sécurité dans la zone des stands et aire de signalisation.

Une pénalité de Drive Through notifiée à un concurrent au cours des trois derniers tours par la Direction de Course, sera transformée automatiquement en une pénalité de 30 secondes dans le classement de la course.

Présentation d'un panneau noir lettres blanches STOP and GO (dimensions 60 x 40 cm) accompagné du numéro du pilote concerné :

- Pour non-respect du temps de conduite.

La durée de la pénalité sera celle découlant de l'infraction.
Le STOP AND GO sera fait devant le box du concurrent sous la responsabilité du team manager.

A la présentation d'un des panneaux ci-dessus, accompagné du numéro du pilote concerné, la pénalisation devra être appliquée dans les 3 tours qui suivront la notification de l'infraction par le Directeur de Course. La pénalité ne doit pas être effectuée sous FCY ou sous safety car.

La présentation de l'un des panneaux ci-dessus sera faite, au besoin, lors de trois passages successifs (hors FCY ou SC) de la voiture devant la Direction de Course.
Si cette manœuvre répétée demeure sans effet, le Collège des Commissaires Sportifs convoquera le pilote concerné et prendra toutes pénalités qu'il jugera utiles selon la gravité et la répétitivité de l'infraction.

Sur rapport ou demande du directeur de course, il appartiendra aux commissaires sportifs de décider si un ou des pilote(s) impliqué(s) dans un incident doi(ven)t être pénalisé(s).
Les Commissaires Sportifs pourront infliger à tout pilote impliqué dans un incident, en plus des pénalités existantes, un recul de places sur la grille de départ pour une course ultérieure disputée par le pilote. Cette pénalité ne doit être appliquée qu'en cas de conduite antisportive.

Les pénalités de Drive Through et Stop and Go, ne sont susceptibles ni de réclamation ni d'appel.

7.3 DISQUALIFICATION

Toute décision de disqualification d'un pilote prise par les Commissaires Sportifs pendant le déroulement des essais ou de la course sera signifiée par les soins du Directeur de Course après présentation d'un drapeau noir par note écrite motivée remise au pilote.

7.3.1.
En cas de disqualification d'un pilote, le Collège des Commissaires Sportifs décidera si les pilotes immédiatement classés après lui remontent d'une place ou non.

7.3.2.
Un Commissaire Sportif notera les infractions pour lesquelles la récidive est de nature à aggraver la pénalité, le Collège des Commissaires Sportifs étant seul habilité à fixer la notion de récidive.

Règlement Technique

ARTICLE 8 - VOITURES ADMISES

Sur invitation et après acceptation du dossier par le promoteur.

8.1 NP02

Voiture développée par Nova Proto dans la configuration telle que définie pour l'Ultimate Cup Series.

POIDS

Le poids minimum est de 865 kg.

AILERON

Position hauteur d'Aileron à respecter : 900mm par rapport au sol

CONFORMITE MOTEUR

Un Prestataire unique est désigné par Nova Proto pour la révision des moteurs des NP02.
Ce motoriste est le seul habilité pour réviser et plomber les moteurs par le constructeur et le promoteur.
Les moteurs neufs seront plombés par le constructeur Nova Proto.

Nom et coordonnées du motoriste :

FFSA
FÉDÉRATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE
PERMIS D'ORGANISATION
N° : IS/3 – 2026
DATE : 17 novembre 2025

SDMOTEUR

EURL Sébastien DARNAND MOTEUR
60 rue de breuvant
01150 ST SORLIN EN BUGEY
Mobile : +33 6.08.22.11.51
Website : https://www.facebook.com/sebastiendarnandmoteur/?locale=fr_FR
Email address : sdmoteur@free.fr

CARTOGRAPHIE MOTEUR

La cartographie moteur sera identique à la dernière spécification connue durant la saison 2025 (Paul Ricard #2 2025).

CAPACITE RESERVOIR

La capacité réservoir est libre. La seule limitation est l'utilisation du réservoir d'origine au catalogue Nova NP02.

CAMERA VUE ARRIERE (RETROVISION)

La caméra remplaçant la vision du rétroviseur intérieur est obligatoire pour la saison 2026. La marque et le modèle sont toutefois libres. L'installation devra être effectuée selon les spécifications et recommandations communiquées par Nova.

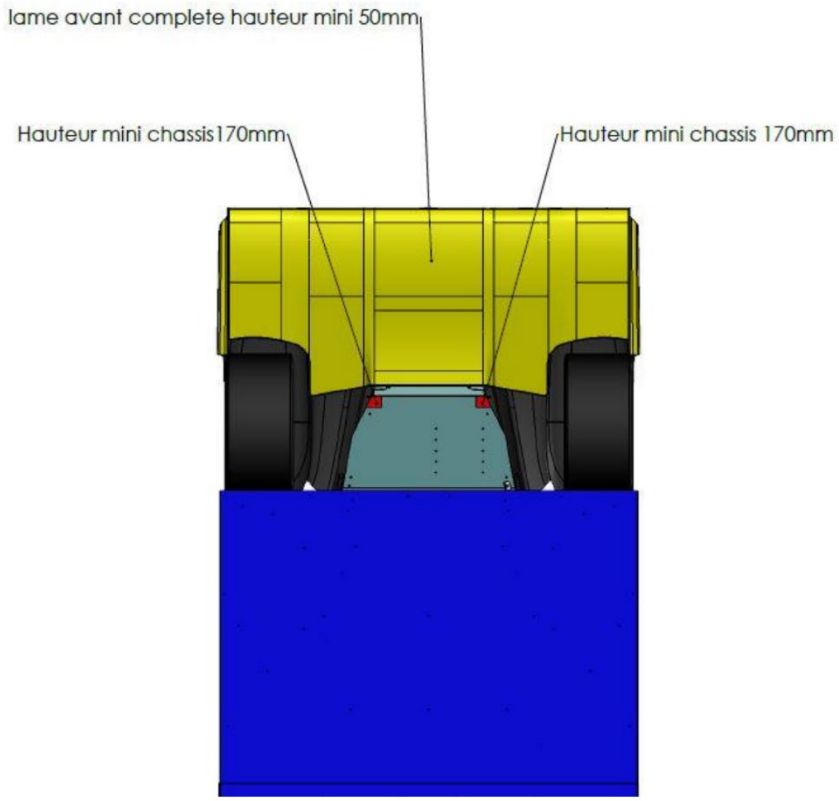
HAUTEURS DE CAISSE

Méthode de contrôle et les hauteurs minimums :

- Voiture sans essence, sans pilote, pneus gonflés à 1.8 bars +/-0.1
- Lest de 120Kg posé sur la lame avant (voir photos ci-dessous)

- Hauteur minimum 50mm sous la lame avant y compris dérives de lame (surfaces Jaunes)
- Une tolérance de 2mm est accordée au niveau des fixations et patin d'usure.
- De plus la hauteur minimum du châssis est 170mm
- Contrôle effectué au niveau des 2 zones rouge
- Les contrôles seront effectués au local technique du circuit.
- Un marquage au sol permettra de repositionner toutes les voitures au même endroit sur la dalle.





PLAQUETTES DE FREIN

Les plaquette de frein seront obligatoirement les plaquettes d'origine Nova :



AUTRES CATEGORIES

Suivant les demandes, d'autres catégories pourront être ajoutées et des classes pourraient être créées en fonction des participants.

ARTICLE 9 – PUBLICITÉ

9.1. PUBLICITE OBLIGATOIRE

Les concurrents et pilotes participants au **Challenge European Endurance Prototype Cup** doivent apposer sur leur voiture et combinaisons pour chaque épreuve, et ce avant le début des vérifications techniques, la publicité imposée par le Promoteur (voir tailles et emplacements selon le plan d'identification Ultimate Cup Series annexe 2). Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités.

En aucun cas, l'identification des voitures définie par le Promoteur ne pourra être modifiée par les pilotes et/ou les concurrents.

Est interdite, sur les voitures et les combinaisons, toute publicité en concurrence avec le **Challenge European Endurance Prototype Cup** et l'un de ses partenaires (sauf accord donné par le Promoteur).

En cas de non-respect du plan d'identification défini par Ultimate Cup Series, des pénalités seront infligées (voir annexe 4).

9.2. PLAN D'IDENTIFICATION

Le plan d'identification à respecter est détaillé à l'annexe 2.

ARTICLE 10 – PLAN D'IDENTIFICATION OBLIGATOIRE

10.1. NUMERO DE COURSE

Un numéro de course valable pour toute la saison sera attribué à chaque voiture. Il devra être positionné selon le plan d'identification.
Les numéros doivent être placés conformément au plan d'identification défini par Ultimate Cup Series.
Dimensions : Hauteur de chiffre : 20.5cm, Espace entre 2 chiffres : 1cm.
Couleur : **Chiffres blancs sur fond noir Ultimate Cup Series.**
Police : SF Trans Robotics

Un kit de 3 ensembles de numéros sera disponible auprès du Promoteur
En cas d'épreuve de nuit, les numéros devront obligatoirement être réfléchissant, afin d'être lus pendant la nuit.
Un kit complet « Nuit » sera disponible auprès du Promoteur. Les numéros seront à poser sur le fond noir fourni par l'organisation. Il appartient au concurrent de s'assurer que les numéros de course seront visibles en toute circonstance.
Les numéros et fonds seront fournis par l'organisateur. Seuls ces numéros et fonds sont autorisés.

ARTICLE 11 – PNEUMATIQUES - CARBURANT - EQUIPEMENT

11.1 PNEUMATIQUES

Les armoires chauffantes permettant de chauffer les pneus ainsi que les couvertures chauffantes sont autorisées. Tout traitement chimique des pneus est interdit.
Les systèmes utilisant un combustible sont autorisés derrière les stands. Toutefois aucune flamme nue n'est permise et un extincteur doit être placé en permanence à proximité de l'appareil lorsqu'il fonctionne.
Aucun dispositif de chauffage ou de maintien en température des pneumatiques n'est autorisé ailleurs que dans la zone extérieure située immédiatement à l'arrière du stand. Ceci signifie que les pneus ne peuvent pas être couverts, ils doivent pouvoir être vus par les officiels et se trouver à l'air libre à tout moment, excepté dans la zone externe située immédiatement à l'arrière du garage.
Les bouchons de valve sont recommandés pour les essais privés, libres, qualificatifs et courses.

Pour toutes les voitures participant à l'European Endurance Prototype Cup seuls les pneus validés par le promoteur, slick et pluie portant le marquage spécifique de la série seront acceptés (un train sans sticker autorisé pour les essais privés lors de la première participation). Le retaillage des pneus slick et pluie est interdite sauf dérogation du manufacturier.

Chaque concurrent devra obligatoirement utiliser la dimension et le type de pneus référencés pour sa voiture.
Tout concurrent s'engageant avec une voiture non référencée dans le tableau devra s'adresser au Promoteur.

Même si les dimensions références sont semblables, aucun autre type de la marque et aucune autre marque ne sera tolérée, que ce soit aux essais privés, essais libres, essais qualificatifs et en course (sauf autorisation donnée par le promoteur).

Pour les essais privés, les pneumatiques ne sont pas limités, ils doivent cependant porter le marquage spécifique de la série. Ces pneumatiques ne sont uniquement utilisables que lors des essais privés. Les pneus enregistrés pour l'épreuve (qualification et courses) peuvent être utilisés en essais privés. Le non-respect de ces règles ou de l'enregistrement des pneus entraînera des pénalités.

Le nombre de pneus slick pour les courses de 4h est limité à 8 pneus maximum pour les essais qualificatifs et une course.

Le nombre de pneus slick pour les courses de 6h est limité à 12 pneus maximum pour les essais qualificatifs et une course.

Pour toute épreuve d'une durée différente, le nombre de pneus sera précisé dans le règlement particulier de l'épreuve.

Chacun de ces pneus devra être marqué au plus tard 1h avant le début prévu de la 1ère séance d'essais qualificatifs.

Les pneus pluie ne sont pas limités en nombre. Le panachage slick/pluie est interdit.
Les pneus pour piste humide pourront être utilisés uniquement si la piste a été déclarée humide par le Directeur d'Epreuve / Directeur de Course pour la séance d'essais (essais libres, qualifications) ou la course.
Afin d'obtenir une usure normale et sécuritaire des pneumatiques attribués pour chaque course, il est fortement recommandé de tenir compte des préconisations d'usage des pneumatiques (carrossage, pression) éditées par le manufacturier. Par ailleurs, pour des raisons de sécurité, le promoteur se réserve le droit d'autoriser des pneumatiques supplémentaires pour la course.

Quatre pneumatiques supplémentaires (avant ou arrière) dit « joker » pourront être utilisés en cours de saison en cas de pneumatique détérioré, après avis du fournisseur de pneumatique et validation du contrôleur technique. En cas d'engagement à la course, un seul pneumatique supplémentaire pourra être accordé. Cette dotation ne pourra pas excéder quatre pneumatiques supplémentaires dits « joker » durant la saison.

Les pneus sont à commander au minimum 10 jours avant l'épreuve, exclusivement à la société :

APR
3 rue du Pavin – Parc Logistique– 63360 GERZAT.FRANCE
Tel : +33 (0) 4 73 24 24 24
Email : apr-contact@apr-europe.com

11.2 CARBURANT

- Type de carburant : Super Sans Plomb 98 minimum conforme à l'Article 252-9 Annexe J
- L'utilisation du carburant fourni par l'organisateur est obligatoire dès le début des essais privés et pour toute la durée de l'épreuve. Des contrôles seront effectués.
- Tout additif est interdit.

Type de réservoirs acceptés :
- soit le réservoir d'origine (s'il est conforme à l'homologation de la voiture),
- soit un réservoir homologué FIA (Annexe J – paragraphe 14).

11.3 EQUIPEMENT

ECHAPPEMENT

Conformément à la réglementation du niveau sonore de l'Article 4.2.3 Echappement du Règlement Standard des Circuits « Asphalte » 2025 :
Pendant les essais et les courses, l'utilisation d'un silencieux est obligatoire.
Les limites et conditions de mesure du niveau sonore sont fixées comme suit : Niveau sonore maximal mesuré 100 dB / Régime de mesure 75 % du régime maximum.

Toutes les mesures prises pour garantir que les limites maximales de bruit ne sont pas dépassées doivent être de nature permanente, et ne pas être annulées par la pression des gaz d'échappement.
Des contrôles pourront avoir lieu lors des vérifications techniques, pendant les essais et les courses.
Une zone de mesure du bruit, sera disponible à proximité du local technique, le jour des contrôles techniques. Cette mesure servira à établir une base de données « mesures statiques » dont le seul but est informatif et préventif.

TRANSPONDEUR

Chaque voiture devra être équipée lors de chaque épreuve d'un transpondeur COBRA 360 Multi Pilote 12V

Le concurrent est responsable du bon montage du système et de son bon fonctionnement en permanence. Il est de la responsabilité du Team Manager de s'assurer à tout moment que le nom du pilote indiqué sur les écrans de chronométrage est bien celui du pilote qui se trouve à l'intérieur de la voiture. Si le nom affiché sur les moniteurs n'est pas celui du pilote se trouvant à l'intérieur de la voiture, le Team Manager doit en informer la direction de course et le chronométrage immédiatement.
Les positions transpondeur seront déterminées par la fiche d'engagement rendu par le concurrent, ou, à défaut, par la liste des engagés à l'épreuve.

LEST

Lorsqu'une voiture comporte un lest pour être au poids règlementaire, ce lest doit être déclaré par le concurrent et être plombé lors des vérifications techniques. Le lest doit être fixé de telle façon que des outils soit nécessaires pour le retirer.
L'installation éventuelle du lest doit être conforme à l'homologation de la voiture ou, à défaut, à l'article 252-2-2 de l'annexe J FIA.

TELEMETRIE - TRANSMISSION

Le transfert de données par télémétrie est autorisé si le système est fourni d'origine ou en option par le constructeur, notamment :

- Capteur d'angle volant,
- Capteurs suspension,
- GPS,
- Pression de frein,
- Vitesse de roue,
- Pression de pneus
- Cameras on-board,

Les systèmes aditionnels sont interdits notamment :

- Push road instrumentés

- Sonde pitot,
- Température de pneus
- Pression sous fond plat,
- Affichage des données télémétriques sur les caméras on-board en live,
- Hauteur de caisse,

La liaison radio est autorisée sur les voitures.
Il est fortement recommandé aux équipes d'avoir une radio calée sur la fréquence de la direction de course. Elle pourra être rendue obligatoire si les conditions l'exigent.

Cette radio sera utilisée par le directeur de course pour communiquer avec les équipes. Les équipes ne peuvent utiliser cette fréquence pour aucune autre information. Les informations données sur la fréquence radio de la direction de course seront aussi affichées sur les écrans. Tous ces messages, écrits ou oraux, doivent être respectés. Toutes les équipes doivent être connectées au système de messagerie de la direction de course.

ECLAIRAGE

Les phares de série doivent conserver leur configuration homologuée ou d'origine et peuvent être composés de plusieurs points lumineux, phare à LED autorisés.
Les clignotants, feux arrière et catadioptres sont obligatoires.
Chaque voiture devra être équipée d'un feu de pluie à LED rouge à l'arrière ou être conforme à sa fiche d'homologation.
La puissance des phares et des feux arrière ne doit en aucun cas éblouir.
Feux d'identification des voitures par leur stand :
Un tel feu ne doit en aucun cas être du type clignotant, rotatif ou à éclats, ceci étant strictement réservé aux véhicules d'intervention.
Le feu de pluie arrière doit être allumé en permanence lorsque la piste a été déclarée humide, sauf instruction contraire du Directeur de Course.

Pour les courses se déroulant la nuit,

- chaque voiture devra avoir obligatoirement un point lumineux avant de chaque côté et un point lumineux arrière de chaque côté, en fonctionnement à tout moment de l'épreuve.
- un maximum de 4 feux de route supplémentaires pourront être installés. Les feux additionnels doivent être conformes à la fiche homologation de la voiture ou validés par le délégué technique s'ils ne font pas partie de la fiche d'homologation. Ils devront être fixés suffisamment solidement et ne pas dépasser le périmètre de la voiture (projection au sol de la surface de la voiture vue de dessus. Ces feux additionnels pourront être des feux à LED. Sera considéré comme UN feu additionnel, un feu à LED dont la largeur n'excède pas 20cm.
- Les feux additionnels devront, de préférence, être intégrés dans le pare-choc avant. A cette fin, il est permis de percer des trous dans le pare-choc avant. Ils devront être installés obligatoirement dans le même espace que celui des feux avant d'origine ou sous la ligne horizontale formée par la base des feux avant d'origine.
- Ces modifications ne doivent pas générer d'appui aérodynamique ni d'ajout de flux d'air de refroidissement.

En cas de dysfonctionnement du système d'éclairage et signalisation lumineuse d'une voiture tant sur la piste qu'en circulant sur la voie des stands, le Directeur d'Epreuve peut en informer sans délai le concurrent, lequel devra, dans ce cas, remédier à la situation au prochain arrêt aux stands. Le Directeur d'Epreuve, pour des raisons de sécurité appréciées à sa seule discrétion, pourra décider d'ordonner l'arrêt immédiat de la voiture aux fins de réparation.

Au moins un essuie-glace en état de fonctionner est obligatoire.

SPECIFICITES – MISE EN MARCHE

Le moteur doit être mis en marche par le pilote seul, assis au volant sans aide extérieure. C'est la seule procédure admise pour le départ de la course et pour les mises en marche ultérieures durant la course.

Le démarrage à l'aide de batterie additionnelle est autorisé sur la grille de départ.

VITRES ET FILETS

Filet :
Le filet de course est recommandé côté porte du conducteur pour toutes les voitures et doit être homologué conformément à la norme FIA 8863-2013 (Liste Technique FIA n°48).
Ils doivent être fixés aux points d'ancrages homologués (voir fiche d'homologation de la voiture) et être installés conformément aux spécifications d'installation publiées par la FIA (racing nets installation specification V6). Pour les voitures ne disposant pas de point d'ancrage homologué, l'installation se fera en coordination avec le délégué technique.

ANNEAU DE REMORQUAGE

Toutes les voitures doivent être équipées à l'avant et à l'arrière d'un anneau ou d'une sangle de remorquage conforme à la fiche d'homologation de la voiture.

CAMERA EMBARQUEE

La caméra embarquée est obligatoire et doit être montée de façon à ce qu'elle filme la piste de course vers l'avant. Les données du système de caméra intérieure peuvent être utilisées par les commissaires sportifs, le Superviseur Sportif Officiel, et/ou le Directeur de Course, ou le Promoteur, pour enquêter sur tout incident.
La marque et le type de caméra sont libres.

La caméra doit impérativement être installée avant les vérifications techniques. Seules les fixations mécaniques et rigides sont autorisées. Le montage sera à faire valider par les commissaires techniques.
La caméra intérieure doit toujours être activée et réglée sur le mode enregistrement lorsque la voiture est en piste ou dans la voie des stands. Tout manquement peut entraîner une pénalité.
Toute installation de caméra en extérieur est interdite.

MATERIEL DANS LA PIT-LANE

Les potences repliables, support(s) de flexible(s) d'air ou d'éclairage ne doivent pas dépasser la limite extérieure de la « zone de travail » et doivent se trouver à un minimum de 2 mètres au-dessus du sol.
Les bouteilles d'air doivent être solidement attachées ou encrées Une protection autour des vannes et du détendeur doit être mise en place en permanence. La conformité des installations et les dates de validité des bouteilles d'air seront contrôlées.
Aucune bouteille d'air ne pourra se trouver au-delà de la ligne des 2,5m. Les bouteilles mobiles sont uniquement autorisées dans le box et sur la grille de départ.

11.4. SYSTEME ATLAS

Pendant les séances officielles, l'utilisation du boitier ATLAS 2.4 est obligatoire sur chaque voiture. Le concurrent est responsable du bon montage du système et de son bon fonctionnement tout au long du meeting.
Pénalités applicables :
- Lors des séances qualificatives :
    - Absence du système : Non-participation aux séances de qualification
    - Non fonctionnement du système : Remise en état ou Stop&Hold de 5 secondes au départ de la session qualificative suivante
-Lors de la course :
    - Absence du système : Non-participation à la course
    - Non fonctionnement du système : Présentation du drapeau technique, arrêt de la voiture pour remise en fonctionnement du système. La voiture ne pourra reprendre part à la course qu'après la remise en fonctionnement du boitier ATLAS 2.4.

ANNEXES AU REGLEMENT SPORTIF ET TECHNIQUE

ANNEXE 1 – Charte Graphique
ANNEXE 2 – Plans d'identification
ANNEXE 3 – Arrêt d'une course
ANNEXE 4 – Pénalités

ANNEXE 1

CHARTES GRAPHIQUES

ANNEXE 2

PLAN D'IDENTIFICATION

A – Combinaison pilote

B – Prototype NP02

ANNEXE 3

ARRET D'UNE COURSE ET NOUVEAU DEPART

Arrêt de la course	Position des voitures après l'arrêt	Procédure à appliquer	Distance	Grille	Classement points attribués
Moins de 2 tours.	Sur la grille	Nouveau départ	Distance d'origine moins 2 tours, ou le temps total moins 4 minutes	D'origine	Attribution de la totalité des points
Plus de 2 tours et moins de 75 % de la distance ou du temps prévus.	Sur la grille	Nouveau départ pour une deuxième partie de course	Deuxième partie calculée pour compléter la distance d'origine moins 2 tours, ou le temps total moins 4 minutes	Constituée par le classement au tour précédant l'arrêt de la course	Classement établi par addition des tours et du temps (épreuves régionales : classement établi selon l'arrivée de la deuxième partie de la course). Attribution de la totalité des points. En cas d'impossibilité de donner un nouveau départ : attribution de 50% des points.
Plus de 75 % de la distance ou du temps prévus.	Parc fermé	Course terminée			Classement établi au tour précédant l'arrêt de la course. Attribution de la totalité des points

ANNEXE 4

Pénalités

Article *Article*	Désignation *Designation*	Infraction *Offence*	Directeur de course *Race director*	Commissaires sportifs *Stewards*
3.2	Equipages Temps de conduite *Equipment Driving time*	Non-respect du temps minimum de conduite *Failure to comply with minimum driving time*	Pénalité appliquée sur le résultat final : Suppression d'un tour et ajout au temps de course de 10s par tout manquant Nombre de tours manquants = temps de conduite manquants /meilleur temps en cours de la voiture. (Arrondi à l'unité supérieure) Penalty applied on final result: *Delete a lap and add 10s to the run time by anything missing* *Number of laps missing = driving times missing/best time in the car.* *(Rounded to the top)*	

		Non-respect du temps maximum de conduite *Failure to comply with maximum driving time*	Pénalité appliquée sur le résultat final : Suppression d'un tour et ajout au temps de course de 10s par tour supplémentaire Nombre de tours supplémentaires = temps de conduite supplémentaire/meilleur temps en course de la voiture (arrondi à l'unité supérieure) *Penalty applied on final result:* *Removal of one lap and addition to the running time of 10s per additional lap* *Number of additional laps = additional driving time/best race time of the car (rounded up)*	
3.5	Vérification technique *Technical verification*	Retard aux vérifications *Delays in audits*		Rapport transmis aux commissaires sportifs *Report to the Sport Commissioners*
4.2.1	Voitures et équipements Carburant *Cars and equipment Fuel*	Non-conformité technique *Technical non-compliance*		Rapport transmis aux commissaires *Report to the Sport Commissioners*
		Type de carburant non conforme *Non-compliant fuel type*		Rapport transmis aux commissaires *Report to the Sport Commissioners*
		Additif dans le carburant *Additive in fuel*		Rapport transmis aux commissaires *Report to the Sport Commissioners*
		Type de réservoir non conforme *Tank type not compliant*	Mise en conformité ou refus de départ *Compliance or departure refusal*	

Article *Article*	Désignation *Designation*	Infraction *Offence*	Directeur de course *Race director*	Commissaires sportifs *Stewards*
		Présence de carburant dans le box *Presence of fuel in the box*		Rapport transmis aux commissaires sportifs *Report to the Sport Commissioners*
		Non utilisation du matériel de remplissage autorisé et/ou homologué *Not using authorized and/or approved filling equipment*		Rapport transmis aux commissaires sportifs *Report to the Sport Commissioners*
		Ravitaillement hors zone autorisée *Off-Area Refuelling*		
		Dépassement du litrage autorisé *Exceeding the authorized amount*	STOP & GO + 10 secondes par litre supplémentaire *STOP & GO + 10 seconds per additional litre*	
		Non-respect du nombre d'intervenants dans la zone de ravitaillement *Failure to meet the number of operators in the refuelling area*	Une personne supplémentaire : drive through *One additional person: drive through*	
7.4.1	Ravitaillement *Refueling*		Puis 1 STOP & GO par personne supplémentaire *Then 1 STOP & GO per additional person*	
		Non-respect de l'équipement des intervenants dans la zone de ravitaillement *Failure to equip the responders in the refuelling area*		Rapport transmis aux commissaires *Report to the Sport Commissioners*

		Participation aux essais privés, libres ou qualifications avec du carburant non fourni par le prestataire *Participation in private, free or qualifying tests with fuel not provided by the provider*	Voiture arrêtée *Car stopped*	Annulation des temps des essais *Cancellation of test times*
		Non-respect de la procédure d'accès à la zone de ravitaillement *Failure to comply with the procedure for access to the refuelling area*	STOP & GO *STOP & GO*	Rapport susceptible d'être transmis aux commissaires sportifs *Report to the Sport Commissioners*
		Non-respect de la procédure d'accès à la zone de ravitaillement *Failure to comply with the procedure for access to the refuelling area*	STOP & GO *STOP & GO*	Rapport susceptible d'être transmis aux commissaires sportifs *Report to the Sport Commissioners*
		Non-respect de la procédure d'accès à la zone de ravitaillement *Failure to comply with the procedure for access to the refuelling area*	STOP & GO *STOP & GO*	Rapport susceptible d'être transmis aux commissaires sportifs *Report to the Sport Commissioners*
		Non-respect des règles de dépôt de garantie de dépenses de carburant *Failure to comply with the Fuel Deposit Rules*		Rapport susceptible d'être transmis aux commissaires sportifs *Report to the Sport Commissioners*

Article *Article*	Désignation *Designation*	Infraction *Offence*	Directeur de course *Race director*	Commissaires sportifs *Stewards*
4.2.2	Pneumatiques *Tires*	Utilisation de système non autorisé pour chauffer des pneus au traitement chimique. *Use of unauthorized system to heat tires for chemical treatment.*		Rapport transmis aux commissaires *Report to the Sport Commissioners*
		Non-respect de la marque, de la dimension et du type de pneus référencé pour sa voiture dans l'annexe 4 du règlement. *Failure to comply with the brand, size and type of tyres listed for your car in Annex 4 of the regulation.*	Arrêt de la voiture. *Stop the car.*	Rapport transmis aux commissaires *Report to the Sport Commissioners*
		Utilisation de pneus non marqués et/ou non déclarés pour les essais privés et/ou libres, les essais qualificatifs et/ou la course. *Use of unmarked and/or undeclared tyres for private and/or free trials, qualifying tests and/or race.*		Rapport transmis aux commissaires *Report to the Sport Commissioners*
4.2.3.2	Echappement *Catback*	Non-respect de la valeur maximale de bruit autorisé. *Failure to comply with the maximum permitted noise level.*	Arrêt de la voiture par présentation du Drapeau noir avec rond orange pour remise en conformité *Stop the car by presentation of the Black flag with orange round for reordering compliance*	

4.2.3.3	Transporteur *Carrier*	Non fonctionnement du transporteur *Failure of the carrier to operate*	Arrêt de la voiture par présentation du Drapeau noir avec rond orange pour remise en conformité *Stop the car by presentation of the Black flag with orange round for reordering compliance*	
		Identification incorrecte du pilote au volant *Incorrect identification of the driver while driving*	Arrêt de la voiture par présentation du Drapeau noir avec rond orange pour remise en conformité Essais qualificatifs : annulation des temps du pilote mal identifié sinon déclaré. *Stop the car by presentation of the Black flag with orange round for reordering compliance* *Qualifying Test: time cancellation of the incorrectly identified pilot otherwise declared.*	
4.2.3.6	Eclairage *Lighting*	Absence partielle ou totale d'éclairage et/ou de signalisation ou non-conformité *Partial absence or total lighting and/or signaling or non-compliance*	Arrêt de la voiture par présentation du Drapeau noir avec rond orange pour remise en conformité *Stop the car by presentation of the Black flag with orange round for reordering compliance*	
	Essuie-glace *Wiper*	Absence ou non fonctionnement d'essuie-glace *Absence or not functioning of wiper*	Arrêt de la voiture par présentation du Drapeau noir avec rond orange pour remise en conformité *Stop the car by presentation of the Black flag with orange round for reordering compliance*	

Article *Article*	Désignation *Designation*	Infraction *Offence*	Directeur de course *Race director*	Commissaires sportifs *Stewards*
4.2.3.7	Spécificités Mise en marche *Special features* *Start-up*	Non-respect de la procédure en cas de panne sur la piste *Failure to comply with runway breakdown procedure*		Rapport transmis aux commissaires *Report to the Sport Commissioners*
		Non-respect de la procédure dans la voie des stands *Failure to follow pit lane procedure*	STOP & GO	Rapport transmis aux commissaires *Report to the Sport Commissioners*
		Aide au démarrage par poussette non autorisée Unauthorized stroller starting aid	Arrêt de la voiture par présentatio Drapeau noir avec rond orange pour remise en état de fonctionnement *Stop the car by presentation of Black flag with orange circle for return to working order*	Rapport transmis aux commissaires *Report to the Sport Commissioners*
		Non-respect du nombre d'arrêts minimum valides obligatoires dans la voie des stands (article 7.7) *Failure to comply with the minimum number of valid pitstops (article 7.7)*	1 STOP & GO + temps manquant par rapport au « temps minimum d'arrêt au stand » arrondi à la seconde supérieure. Si pénalité non effectuée, addition : 40s + temps manquant *1 STOP & GO + time short of "minimum pit stop time" rounded up to the nearest second.* *If penalty not carried out, addition: 40s + missing time*	
		Dépassement du nombre d'intervenants sur une voiture devant les stands *Exceeding the number of people on a car in front of the pits*	Une personne suplémentaire : drive through Puis 1 STOP & GO par personne supplémentaire *One additional person: drive through* *Then 1 STOP & GO per additional person*	
		Changement de pilote pendant un ravitaillement *Driver changeover during refuelling*		Rapport transmis aux commissaires *Report to the Sport Commissioners*

7.5	Arrêts au stand *Pit stops*	Dépassement du nombre d'intervenants sur une voiture devant les stands *Exceeding the number of people on a car in front of the pits*	Une personne supplémentaire : drive through : Puis 1 STOP & GO par personne supplémentaire *One additional person: drive through* *Then 1 STOP & GO per additional person*	
		Dépassement du nombre de personnes par voiture dans la zone de panneautage *Exceeding the number of people per car in the signage area*	Une personne supplémentaire : drive through : Puis 1 STOP & GO par personne supplémentaire *One additional person: drive through* *Then 1 STOP & GO per additional person*	
4.2.3.9	Anneau de remorquage *Towing ring*	Absence ou non-respect de la conformité *Absence or non-compliance*	Mise en conformité ou refus de départ *Compliance or refusal to leave*	
4.3	Numéros de course *Race numbers*	Non-respect de la conformité et de la lisibilité des N° de course sur la voiture *Non-compliance with the conformity and legibility of the race numbers on the car*	Arrêt de la voiture par présentation du Drapeau noir avec rond orange pour remise en état de fonctionnement *Stop the car by presentation of Black flag with orange circle for return to working order*	

Article *Article*	Désignation *Designation*	Infraction *Offence*	Directeur de course *Race director*	Commissaires sportifs *Stewards*
5.1	Publicité obligatoire *Mandatory advertising*	Non-respect du plan d'identification de la publicité *Non-compliance with advertising identification plan*	Arrêt de la voiture par présentation du Drapeau noir avec rond orange pour remise en état de fonctionnement *Stop the car by presentation of Blackflag with orange circle for return to working order*	
		Non-respect des règles de la concurrence de la Publicité *Non-compliance with advertising competition rules*		Rapport transmis aux commissaires *Report to the Sport Commissioners*
6.3 6.3.7	Zone des stands *Stand area*	Dépassement de la vitesse autorisée dans la voie des stands *Exceeding the speed limit in the pit lane*	STOP & GO de 5 secondes par Km/h supérieure en course, 50€ par Km/h supplémentaire en essais *STOP & GO of 5 seconds per Km/h over in race, 50€ per Km/h over in practice*	Rapport susceptible d'être transmis aux commissaires *Report to be submitted to the Commissioners*
		Usage irrégulier de la zone des stands (accès, vitesse, circulation, arrêt, sortie, etc.) *Irregular use of the pit area (access, speed, traffic, stopping, exiting, etc.)*	STOP & GO	Rapport susceptible d'être transmis aux commissaires *Report to be submitted to the Commissioners*
6.4	Aire de signalisation *Signage area*	Non-respect de l'identification des signaleurs *Failure to identify fragment*	1 drive through Si 1 personne non ou mal identifiée + 1 STOP & GO par personne supplémentaire *1 drive through* *If 1 person is unidentified or misidentified + 1 STOP & GO per additional person*	
7.1	Briefing	Retard ou absence au briefing *Late or absent from briefing*		Rapport susceptible d'être transmis aux commissaires *Report to be submitted to the Commissioners*