FÉDÉRATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE

Par e-mail

A : Sandra Micmande

De : FFSA- Florian Doukhan

Date : jeudi 15 janvier 2026 page(s) : 1

OBJET : Clio Cup Series

Niveau d'enregistrement : Circuit

Cher Madame,

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

C11-2026 en date du 15 janvier 2026

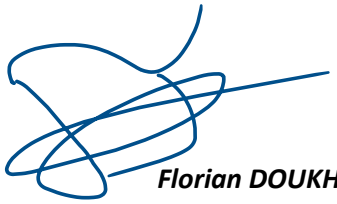
Ce numéro devra obligatoirement figurer d'une façon très apparente sur l'exemplaire du règlement définitif que vous voudrez bien nous faire parvenir par mail.

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 Provisoire Clio Cup Series 2026
- Reg Tech Clio Cup SERIES 2026

Vous en souhaitant bonne réception,

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



Florian DOUKHAN

Chargé de Misson Circuit – FFSA Pôle Sport

FFSA
FÉDÉRATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE
PERMIS D'ORGANISATION
N° : C11-2026
DATE : 15 janvier 2026

CLIO CUP SERIES

REGLEMENT SPORTIF 2026

INDEX

Art. 1. – ORGANISATION
Art. 2. – RÈGLEMENTS
Art. 3. – CONDITIONS GÉNÉRALES
Art. 4. – LICENCES ET PILOTES ADMIS
Art. 5. – VOITURES ADMISES
Art. 6. – INSCRIPTIONS ET ENGAGEMENTS
Art. 7. – ASSURANCES
Art. 8. – ÉPREUVES DE LA CUP
Art. 9. – CLASSEMENTS DE LA CUP ET ATTRIBUTION DES POINTS
Art. 10. – TROPHÉES
Art. 11. – PUBLICITÉ ET NUMÉROS DE COURSE
Art. 12. – OFFICIELS DE L'ÉPREUVE
Art. 13. – INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS
Art. 14. – INCIDENTS
Art. 15. – RÉCLAMATIONS ET APPELS
Art. 16. – SANCTIONS ET PÉNALITÉS
Art. 17. – LIMITATION DES ESSAIS PRIVÉS ET ROULAGES
Art. 18. – VÉRIFICATIONS SPORTIVES
Art. 19. – VÉRIFICATIONS TECHNIQUES
Art. 20. – PNEUMATIQUES
Art. 21. – POIDS VOITURE ET PESAGE
Art. 22. – CARBURANT - RÉSERVE DE CARBURANT - RAVITAILLEMENT
Art. 23. – SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES DES VOITURES
Art. 24. – CONSIGNES DE SÉCURITÉ GÉNÉRALE ET CONDUITE
Art. 25. – VOIE DES STANDS ET ASSISTANCE
Art. 26. – PARC FERMÉ
Art. 27. – BRIEFING
Art. 28. – ESSAIS LIBRES ET ESSAIS QUALIFICATIFS
Art. 29. – ARRÊT DES ESSAIS
Art. 30. – GRILLE DE DÉPART
Art. 31. – PROCÉDURE DE DÉPART
Art. 32. – COURSE
Art. 33. – VOITURE DE SÉCURITÉ
Art. 34. – SUSPENSION DE LA COURSE
Art. 35. – REPRISE DE LA COURSE
Art. 36. – ARRIVÉE
Art. 37. – CLASSEMENT
Art. 38. – CÉRÉMONIE DU PODIUM
Art. 39. – CONFÉRENCE DE PRESSE OFFICIELLE
Art. 40. – DISCIPLINE DANS LES STANDS ET LE PADDOCK
Art. 41. – PRIMES DE COURSE ET PRIX DE LA CUP
ANNEXE I – PLANS DE DÉCORATION ET D'IDENTIFICATION

Art. 1. – ORGANISATION

1.1 ALPINE RACING (ci-après désigné l'Organisateur) organise une série d'Epreuves nationales réservées appelée Clio Cup Series (ci-après désignée la Cup) pendant l'année 2026, avec l'accord de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) et de la Fédération Française du Sport Automobile (FFSA) qui a délivré le permis d'organisation provisoire XXXX en date du XXXX.

1.2. Un classement Clio Cup Series de 7 épreuves (ci-après désignée la Cup) sera établi pour les Pilotes et pour les équipes selon le calendrier suivant :

04/04/2025	06/04/2026	Nogaro	France
24/04/2026	26/04/2026	Paul Ricard	France
29/05/2026	31/05/2026	Magny Cours	France
10/07/2026	12/07/2026	Mugello	Italie
17/09/2026	19/09/2026	Spa	Belgique
16/10/2026	18/10/2026	Navarra	Espagne
06/11/2026	08/11/2026	Portimao	Portugal

Le Comité d'Organisation des Clio Cup Series a fixé un nombre maximum de participants à 43 concurrents par épreuve.

Le Comité d'Organisation de la Cup se réserve le droit d'élargir le nombre maximum de véhicules à s'engager pour une épreuve.

Le Comité d'Organisation des Clio Cup Series se réserve le droit, au cas où au 15 Février 2026, le quota maximum de 43 concurrents n'a pas été atteint, d'organiser un Classement Clio Cup France sur les épreuves suivantes :

1. NOGARO 4 au 6 Avril 2026
2. PAUL RICARD 24 au 26 Avril 2026
3. MAGNY COURS 29 au 31 Mai 2026
4. SPA FRANCORCHAMPS 17 au 19 Septembre 2026
5. NAVARRA 16 au 18 Octobre 2026

~~Le classement Clio Cup Series comportera également quatre classements internes distincts de 5 épreuves :~~

~~- un classement Clio Cup France~~
~~- un classement Clio Cup España~~
~~- un classement Clio Cup Italia~~
~~- un classement Clio Cup Mid Europe~~

1.3. Les Règlements applicables sont, par ordre de préséance :

a) Le Code Sportif International F.I.A. (ci-après désigné le Code) et ses Annexes ainsi que les Prescriptions Générales de la FIA.
b) Le Règlement disciplinaire et juridictionnel de la FIA
c) Le Règlement standard des Circuits asphaltes FFSA
d) L'Agence Anti-Dopage (Code NADA / Code WADA) et règles anti-dopage nationales et internationales ainsi que le Règlement anti-dopage FIA
e) Les Règlements Sportifs et Techniques de la Cup
f) Les Bulletins Sportifs et Techniques publiés par l'Organisateur
g) Le Règlement Particulier de l'Epreuve considérée

Toute réglementation nationale particulière qui pourrait être appliquée durant une Epreuve doit être soumise à l'Organisateur au moins 40 jours avant la date prévue pour ladite Epreuve. Seule l'approbation de l'Organisateur peut rendre effectives de telles réglementations particulières pour l'Epreuve. L'Organisateur s'assurera que tous les Concurrents soient informés de telles réglementations particulières au moins 10 jours avant la date de l'Epreuve.

Toute situation non prévue dans ces Règlements, ainsi que toute contestation pouvant survenir quant à leur interprétation, seront jugées par le Collège des Commissaires Sportifs (les Commissaires Sportifs) désigné lors de chaque Epreuve.

1.4. Le Comité d'Organisation de la Cup est investi de tous les pouvoirs pour l'organisation matérielle de la série d'Epreuves et il est composé des membres suivants :

Membres disposant du droit de vote :

Philippe SINAULT - Patrick SINAULT - Rémi GALLERON

L'Organisateur se réserve le droit de modifier la composition des membres du Comité d'Organisation à tout moment.

Le Comité d'Organisation de la Clio Cup Series en établit le Règlement. La Clio Cup Series est organisée par ALPINE RACING. Le Comité d'Organisation de la Clio Cup Series est responsable de l'organisation technique, administrative, sportive et logistique, sous la tutelle de la Fédération Française du Sport Automobile (FFSA), avec le concours des Associations Sportives Nationales (ASN) concernées.

Sous réserve des dispositions légales en vigueur, ni l'Organisateur, ni aucun de ses dirigeants, agents, employés, directeurs ou officiels ne seront responsables envers toute autre partie pour toute réclamation, coût dommage ou perte résultant de toute action, décision ou omission de l'Organisateur et/ou de ses dirigeants, agents, employés, directeurs ou officiels dans l'exercice de leurs fonctions, sauf dans le cas d'une faute lourde ou dolosive.

Art. 2. – REGLEMENT

2.1. Ce Règlement Sportif est publié en français ainsi qu'en anglais et il peut être traduit dans d'autres langues.

Toutefois, le texte final du présent Règlement Sportif est la version française à laquelle il sera fait référence en cas de controverse portant sur l'interprétation des règles. Dans ce document, les intitulés sont énoncés aux seules fins de commodité et ne font pas partie du présent Règlement Sportif.

2.2. Aucun changement ne peut être apporté au présent Règlement Sportif sans l'accord du Comité d'Organisation et de la FFSA. Toute modification au présent Règlement Sportif pourra être faite par le Comité d'Organisation avec approbation de la FFSA. En outre, le Règlement Particulier d'une épreuve pourra être modifié par les Commissaires Sportifs par additif.

2.3. Tout changement apporté au présent Règlement Sportif par additif approuvé par la FFSA ou par additif au Règlement Particulier d'une Epreuve devra être communiqué à tous les Concurrents engagés dans la Cup, avec la mention de la date à laquelle le changement deviendra applicable.

Art. 3. – CONDITIONS GENERALES

3.1. Par le seul fait de signer les formulaires de demande d'inscription et d'engagement, le Pilote et le Concurrent s'inscrivent à la Cup et s'engagent aux Epreuves en parfaite connaissance des risques inhérents à la compétition automobile. Le Concurrent et le Pilote dégagent expressément l'Organisateur, les membres du Comité d'Organisation, tout Officiel lié à la Cup ou à ses courses, tout Fournisseur Officiel et toute société faisant partie du Groupe RENAULT de toute responsabilité en cas de maladie, d'accident corporel ou matériel survenu pendant sa participation à la Cup (incluant les tests collectifs, les essais libres officiels, les essais qualificatifs, les courses).

3.2 Par le seul fait de signer les bulletins d'inscription, le Pilote et le Concurrent acceptent de respecter toutes les dispositions telles que complétées ou modifiées des Règlements Sportifs et Techniques, et s'engagent à les respecter dans la forme comme dans l'esprit.

3.3 Il incombe au Concurrent de s'assurer que toutes les personnes concernées par son engagement observent toutes les dispositions telles que complétées ou modifiées du Code, des Prescriptions Générales FFSA relatives aux Circuits, du Règlement Technique de la Cup et du présent Règlement Sportif.

Si un Concurrent est dans l'impossibilité d'être présent en personne à l'Epreuve, il doit désigner son représentant par écrit.

Pendant toute la durée d'une Epreuve, la personne responsable d'une voiture engagée sera chargée de s'assurer, au même titre que le Concurrent, de façon conjointe et individuelle, que les différentes dispositions sont observées.

3.4. À tout moment, toutes les personnes concernées de quelque façon que ce soit par une voiture engagée ou se trouvant pour toute autre raison dans le paddock, la voie des stands ou sur la piste, devront porter un laissez-passer approprié.

Art. 4. – LICENCES ET PILOTES ADMIS

Tous les Pilotes devront être en possession d'une licence FFSA nationale ou internationale de Concurrent Conducteur auto en cours de validité (ou nationale Junior Auto). Ils pourront également faire une demande de Titre de Participation de manière ponctuelle pour les épreuves en France, dans le cas où ils n'auraient pas de licences délivrées par leur ASN. Une Epreuve nationale peut admettre la participation de licenciés titulaires d'une licence nationale délivrée par une ASN étrangère si elle est inscrite en catégorie NPEA (Nationale à Participation Etrangère Autorisée). Les Concurrents licenciés étrangers seront admis à comptabiliser des points aux classements de la Cup

Chaque Pilote doit également être en possession d'un certificat médical d'aptitude, soit inclus sur la licence de Pilote ou sur un document annexe.

L'inscription à la Clio Cup Series se fait sur invitation

De manière générale, toute demande d'inscription ou d'engagement fera l'objet d'une analyse du Comité d'Organisation qui pourra refuser l'inscription d'un Pilote en fonction de son palmarès et conformément à l'esprit de la Cup. Le nombre de réprimandes infligés par concurrent les années précédentes ou dans l'année en cours peut, par exemple, être également pris en considération.

Art. 5. – VOITURES ET MOTEURS ADMIS

5.1. Les Epreuves comptant pour la Cup sont réservées exclusivement aux voitures de type RENAULT CLIO R.S. LINE, version Cup, telles que décrites dans le Règlement Technique 2026 et ayant satisfait aux contrôles techniques préliminaires.

5.2. Les voitures doivent être à tout moment des Épreuves et des Tests Collectifs conformes aux dispositions du Règlement Technique de la Cup 2026 et être en condition de sécurité.

5.3. Les voitures de réserve ne sont pas admises. Un Pilote ne peut utiliser qu'une seule voiture lors de chaque Epreuve.

5.4.- Si <u>après un accident</u>, une voiture ne présente plus les garanties de sécurité suffisantes, le changement de véhicule entre les séances qualificatives et les courses, ainsi que le changement entre les courses pourra être préalablement autorisé sous réserves cumulatives que :

- le véhicule soit déclaré irréparable avant l'heure du début de pré-grille du roulage suivant par le Délégué Technique de la Cup
- que l'accord du Délégué Technique et du Collège des Commissaires Sportifs soit donné après présentation d'un nouveau véhicule passé aux vérifications préliminaires. Le Collège des Commissaires Sportifs reste libre arbitre de la pertinence et de l'équité sportive à accorder au changement de véhicule.

Le changement de voiture entraînera obligatoirement le départ en dernière ligne de la ou des deux courses restantes de l'Epreuve en question, et ce sous réserve de l'accord du Collège des Commissaires Sportifs, sauf circonstances exceptionnelles déterminées par les Commissaires Sportifs, à leur seule discrétion.

5.5. – IDENTIFICATION DES MOTEURS

Le moteur est scellé d'origine, la présence des scellés est obligatoire à tout moment de l'Epreuve (voir Règlement Technique). Seuls les moteurs avec les scellés tels que mentionnés à l'article 5.3 du Règlement Technique de la Cup, pourront participer à la Cup. La présence des scellés officiels n'est qu'une présomption de conformité. En aucun cas, elle ne garantit la conformité du véhicule.

Tout moteur :

- ne possédant pas les scellés tels que mentionnés par l'Article 5.3 du Règlement Technique de la Cup
- ou possédant des scellés d'origine inconnue ou autre que celle précisée ci-dessus,
- ou dont un ou plusieurs scellés serai(en)t manquant(s)

ne pourra en aucun cas être utilisé dans le cadre de la Cup . Il sera considéré comme une non- conformité technique.

L'état des scellés et leur présence sont de la responsabilité du Pilote et de son Concurrent. L'absence ou la détérioration entraînera obligatoirement une sanction de la part du Collège des Commissaires Sportifs qui fera par ailleurs une demande de sanction disciplinaire auprès de la FFSA. La peine encourue peut aller jusqu'à la disqualification de la Cup, aussi bien pour le Pilote que pour l'équipe.

En aucun cas, la présence des scellés ne garantit la conformité du véhicule. En cas de non-conformité constatée, la présence des scellés ne pourra pas être utilisée comme un argument de défense.

À tout moment, le Délégué Technique pourra demander :

- le passage au banc moteur pour un contrôle du moteur complet
- le remplacement du moteur complet ou de toute partie du moteur

5.6. – NOMBRE DE MOTEURS PAR EPREUVE

A partir du moment où les Vérifications Préliminaires ont commencé, seul le moteur mentionné sur le passeport technique est autorisé pour l'Epreuve (incluant les essais collectifs ou essais libres inscrits aux horaires officiels de l'Epreuve) et par voiture.

Tout moteur remplacé sans autorisation du Délégué Technique ALPINE RACING fait l'objet d'un rapport au Collège des Commissaires Sportifs.

En cas de changement de moteur sans l'accord **préalable** du Délégué technique, la pénalité sera un départ en fond de grille de toutes les courses restantes jusqu'à la fin de l'Epreuve.

En cas de changement de moteur avec l'accord **préalable** du Délégué technique, il n'y aura pas de pénalité.

Le remplacement du moteur ne peut être autorisé par le Délégué Technique que dans les cas suivants :

- dysfonctionnement du moteur constaté par un représentant technique ALPINE RACING en raison d'une défaillance mécanique ou électrique directement liée au moteur ou à son environnement, et que cette défaillance n'a pas été causée par un membre de l'équipe ou le Pilote, volontairement ou non.
- moteur endommagé à la suite d'un accident

Si un Concurrent souhaite changer de moteur avant les Essais Qualificatifs, alors qu'il a déjà présenté son véhicule aux Vérifications Techniques Préliminaires de l'Epreuve, la demande de remplacement de moteur devra être faîte au Délégué Technique.

Art. 6. – INSCRIPTIONS ET ENGAGEMENTS

6.1. GENERALITES

Toute demande d'inscription à la Cup ou d'engagement à une épreuve de la Cup doivent être adressées au Comité d'Organisation sur un bulletin officiel fourni par le Comité d'Organisation. Ces demandes doivent être envoyées à l'adresse suivante :

SIGNATURE
Clio Cup Series
25 Rue Michael Faraday
Parc Esprit 1
18 000 BOURGES
E-mail : remi@signature-team.com
Le montant des droits d'inscription ou des droits d'engagement ne peut être payé que par virement bancaire au compte de SIGNATURE :

SWIFT Code (BIC) – CEPAFRPP IBAN – FR76 1450 5000 0108 0012 9578 296

L'inscription 2026 à la Clio Cup Series n'est pas cessible

Chaque virement bancaire devra mentionner a minima le nom du Concurrent.

Une demande de participation devient une inscription officielle à la Cup ou un engagement officiel à une Epreuve de la Cup lorsque le montant total de l'inscription ou de l'engagement aura été payé, que simultanément le Concurrent n'aura pas de retard de paiement vis-à-vis d'ALPINE RACING, de SIGNATURE et des partenaires de la Cup, et que le Concurrent aura reçu du Comité d'Organisation la notification de sa sélection, de son invitation ou de son engagement.

Le Concurrent s'engage à participer à toutes les Epreuves comprises dans son forfait d'inscription.
La participation à la Clio Cup Series est ouverte sur invitation de l'Organisateur à tous Pilotes régulièrement inscrits à la Clio Cup Series.
L'Organisateur se réserve le droit de refuser une inscription à la Clio Cup Series 2026 pour une ou plusieurs Epreuves sans avoir à en fournir le motif.

Toute absence éventuelle doit être notifiée par écrit au Comité d'Organisation de la Cup.

Le Pilote et/ou Concurrent s'engage, en son nom et celui de toute personne concernée par sa participation, à respecter toutes les dispositions du présent Règlement Sportif, du Règlement Technique de la Cup, des prescriptions générales des compétitions sur circuit de la FIA et ses annexes, du Règlement Standard des Circuits Asphalte FFSA,

ainsi que tous les contrats et les accords ayant valeur contractuelle qui régissent la Cup. Il déclare qu'il a lu et compris le Code et ses annexes.

Les changements de pilotes ne seront autorisés qu'en cas de force majeur accepté par les Commissaires Sportifs, la notification doit en être faite au Comité d'Organisation avant l'ouverture des Vérifications Administratives de l'Epreuve pour laquelle le changement de Pilote intervient.

6.2. INSCRIPTIONS A LA CUP

6.2.1. SELECTION DES INSCRITS

Les demandes d'inscription à la Cup seront traitées dans l'ordre chronologique de leur réception.
Toutefois, la priorité pourra être accordée aux Concurrents ayant participé aux éditions précédentes de coupes nationales de Clio Cup agréées par ALPINE RACING, de la Clio Cup Europe ou de la Clio Cup Series.

Une priorité sera faîte pour les Concurrents inscrits à l'intégralité des Epreuves du calendrier 2026

De plus, les critères cumulatifs suivants seront appliqués pour la sélection des candidats :

- L'absence de dette envers les partenaires des coupes nationales de Clio, envers ALPINE RACING, SIGNATURE et les partenaires de la Cup des saisons précédentes
- Le nombre de réprimandes cumulées au cours de la saison 2025 par le concurrent et le respect de l'article 16.5 du règlement sportif de la Clio Cup Series.
- Le comportement sportif du Concurrent, en général

Si l'un de ces critères n'est pas respecté, le droit de priorité ne sera pas applicable.

Une première sélection sera faîte au 15 Décembre 2025, Toute inscription reçue avant cette date ne sera effective que lorsqu'elle sera définitivement confirmée par e-mail, par le Comité d'Organisation, le 16 Décembre 2025.

6.2.2.- DROITS D'INSCRIPTION A LA CUP

~~Cinq options de paiement forfaitaire des droits d'inscription à la Cup sont possibles :~~

~~6.2.2.a) Forfait "Clio Cup Series" – 9 épreuves~~

Montant Inscription Clio Cup Series 2026 – 7 épreuves : 10.900 € HT

Le paiement de ce forfait autorise le Concurrent à :

- participer aux ~~9~~ 7 Epreuves composant le classement de la Clio Cup Series, telles que prévues à l'Article 8.3 du présent Règlement Sportif. Cette option ne donne lieu à aucun remboursement si le Concurrent ne s'engage pas ou ne participe pas à une ou plusieurs Epreuves (excepté en cas de force majeure).
- participer à tous les essais collectifs (privés ou libres) de ces Epreuves,
- ~~recevoir une dotation vestimentaire incluant la combinaison officielle du Pilote~~
- ~~recevoir 2 pneumatiques Michelin par Epreuve à laquelle le Concurrent participe~~
- recevoir les primes de course et prix de championnat tels que définis à l'Article 41 du Règlement Sportif.

6.2.2.b) Au cas où au 15 Février 2026, il y ait moins de 43 concurrents inscrits à la saison 2026, Le Comité d'Organisation des Clio Cup Series 2026 se réserve le droit d'organiser un classement « Clio Cup France sur 5 épreuves :

1.	NOGARO	4 au 6 Avril 2026
2.	PAUL RICARD	24 au 26 Avril 2026
3.	MAGNY COURS	29 au 31 Mai 2026
4.	SPA FRANCORCHAMPS	17 au 19 Septembre 2026
5.	NAVARRA	16 au 18 Octobre 2026

Dans ce cas, le montant de l'inscrition à la Clio Cup France sera de 8.900 € HT

Le paiement de ce forfait autorisera ainsi le Concurrent à :

- participer aux 5 Epreuves composant le classement Régional "Clio Cup France". Cette option ne donne lieu à aucun remboursement si le Concurrent ne s'engage pas ou ne participe pas à une ou plusieurs Epreuves (excepté en cas de force majeure).
- participer à tous les essais Privés ou Libres de ces Epreuves,
- ~~recevoir une dotation vestimentaire incluant la combinaison officielle du Pilote~~
- ~~recevoir 1 pneumatiques Michelin par Epreuve à laquelle le Concurrent participe (2 pneumatiques pour la première Epreuve à laquelle le Concurrent participe)~~
- recevoir les primes de course et prix de championnat tels que définis à l'Article 41 du Règlement Sportif.

~~6.2.2.c) Forfait Clio Cup Series + 1 région~~

~~Montants : 12.000 € HT~~

~~Le paiement de ce forfait autorise le Concurrent à :~~

- ~~participer à toutes les Epreuves de la Clio Cup Series 2025, telles que prévues à l'Article 9.2 du présent Règlement Sportif et être classé pour le classement Européen et un classement régional qu'il aura choisi. Cette option ne donne lieu à aucun remboursement si le Concurrent ne s'engage pas ou ne participe pas à une ou plusieurs Epreuves (excepté en cas de force majeure).~~
- ~~participer à tous les Essais Privés ou Libres de ces Epreuves,~~
- ~~recevoir une dotation vestimentaire incluant la combinaison officielle du Pilote~~
- ~~recevoir 2 pneumatiques Michelin par Epreuve à laquelle le Concurrent participe~~
- ~~recevoir les primes de course et prix de championnat tels que définis à l'Article 41 du Règlement Sportif.~~

~~6.2.2.d) Forfait 2 régions~~

~~Montants : 12.000 € HT~~

~~Le paiement de ce forfait autorise le Concurrent à :~~

- ~~participer aux Epreuves de la Clio Cup Series 2025 , telles que prévues à l'Article 9.2 du présent Règlement Sportif composant les deux classements régionaux qu'il aura choisi. Cette option ne donne lieu à aucun remboursement si le Concurrent ne s'engage pas ou ne participe pas à une ou plusieurs Epreuves (excepté en cas de force majeure).~~
- ~~participer à tous les essais collectifs (privés ou libres) de ces Epreuves,~~
- ~~recevoir une dotation vestimentaire incluant la combinaison officielle du Pilote~~
- ~~recevoir 2 pneumatiques Michelin par épreuve à laquelle le Concurrent participe~~
- ~~recevoir les primes de course et prix de championnat tels que définis à l'Article 41 du Règlement Sportif.~~

6.2.2.e) Forfait 1 épreuve

Montants : 1.700 € HT
Le paiement de ce forfait autorise le Concurrent à :

- participer à 1 Epreuve composant le classement "Clio Cup Series"~~, "Clio Cup Italia", "Clio Cup Mid-Europe" ou «Clio Cup España» telles que prévues à l'Article 9.2 du présent Règlement Sportif.~~Cette option ne donne lieu à aucun remboursement si le Concurrent ne s'engage pas ou ne participe pas à une ou plusieurs Epreuves (excepté en cas de force majeure).
- participer à tous les essais collectifs (privés ou libres) de ces Epreuves,
- Obtenir le prêt d'une combinaison officielle de la Clio Cup Series
- ~~recevoir 1 pneumatiques Michelin~~

- recevoir les primes de course tels que définis à l'Article 41 du Règlement Sportif.

Dans le cas où le nombre de demandes d'inscription à une Epreuve est supérieur au nombre de véhicules admis sur la grille de départ d'une Epreuve, l'ordre de priorité des Concurrents sera chronologique. Priorité sera faîte aux Concurrents participant à un classement complet ou à plusieurs Epreuves.

Toutes les demandes d'inscription aux Epreuves, intitulées « Bulletin d'inscription » reçues par le pilote, devront être retournées dûment remplies et signées, au plus tard une semaine avant l'événement concerné.
Par le seul fait de signer leur Bulletin d'inscription, le Pilote et le Concurrent acceptent les termes des Règlements Sportif et Technique, y compris l'identification publicitaire, et s'engagent à les respecter dans la forme comme dans l'esprit.

Art. 7. – ASSURANCES

7.1.- Une assurance en responsabilité civile à l'égard des tiers est contractée par l'Organisateur de chaque Epreuve (essais qualificatifs et courses) en accord avec les lois nationales en vigueur dans chaque pays et comme requis par l'Autorité Sportive Nationale.
Cette disposition s'applique à chacune des Epreuves qui font partie de la Cup .

7.2.- L'assurance au tiers souscrite par l'Organisateur de l'Epreuve viendra compléter, sans y porter atteinte, toute police d'assurance personnelle détenue par un Concurrent ou par tout autre participant à l'Epreuve.

7.3.- Les Pilotes et Concurrents qui participent à l'Epreuve ne sont pas considérés comme tiers entre eux.

7.4.- Pendant les essais collectifs (Tests Collectifs, Essais Privés ~~ou Essais Libres~~) et les Epreuves (Essais Libres, Essais Qualificatifs et courses), les Concurrents seront responsables de tout dommage causé aux installations autour de la piste (rails, murets, grillage, panneaux…) et au revêtement de la piste, et en assumeront la charge financière.
L'Organisateur incite les Concurrents à souscrire une assurance complémentaire « dommages causés au circuit » qui couvre les éventuels dommages matériels causés aux infrastructures des circuits auprès d'un assureur spécialisé.
Une assurance médicale et rapatriement pour la durée de la saison et une assurance en responsabilité civile à l'égard des tiers lors des séances de tests collectifs ou privés doit être contractée par chaque Pilote et/ou Concurrent, y compris par ceux engagés pour une seule Epreuve.

Art. 8. – ÉPREUVES DE LA SERIE

8.1.- Le nombre d'Epreuves qui constituent la Cup 2026 est fixé à neuf (~~9~~ 7), représentant ~~dix huit~~ quatorze (~~18~~ 14) courses comptant pour la Cup .

8.2.- Format des courses et durée :

Chaque Épreuve comportera deux courses, d'une durée minimale de vingt-cinq (25) minutes plus un (1) tour.

Dans le cas où une course serait suspendue (voir Articles 34 et 35), la durée de l'interruption serait ajoutée à la durée prévue pour la course.

L'Organisateur se réserve le droit de diminuer la durée de la course, en raison de circonstances exceptionnelles

8.3.- La liste des Epreuves constituant la Cup 2026 est prévue comme suit :

Dates		***Circuit***	***Pays***
04/04/2025	06/04/2026	Nogaro	France
24/04/2026	26/04/2026	Paul Ricard	France
29/05/2026	31/05/2026	Magny Cours	France
10/07/2026	12/07/2026	Mugello	Italie
17/09/2026	19/09/2026	Spa	Belgique
16/10/2026	18/10/2026	Navarra	Espagne
06/11/2026	08/11/2026	Portimao	Portugal

8.4.- Le Comité d'Organisation se réserve le droit de modifier les dates prévues pour chacune des Epreuves, ainsi que les circuits où ces Epreuves doivent se dérouler, à condition d'en avoir reçu l'autorisation de la FFSA.

Si une Epreuve ou une course annulée ne peut être remplacée, cela ne donnera lieu à aucun dédommagement ni paiement d'aucune contrepartie autre que le remboursement au Concurrent des sommes déjà versées pour l'Epreuve ou la course concernée.

Art. 9. – CLASSEMENTS ET ATTRIBUTION DES POINTS

Deux classements généraux sont établis :

- Classement Pilotes Clio Cup Series
- Classement Equipes Clio Cup Series

Un classement Juniors, Challengers et Gentlemen pourront être établis, si un minimum de 4 participants, par classement~~s~~, ~~dans chaque groupe régionalux~~ est inscrit à la saison.

9.1. CLASSEMENTS GENERAUX

9.1.1. Classement général des Pilotes

9.1.1.1 Attribution des points

Pour chacun des classements Pilotes et Equipes, les points suivants seront attribués aux Pilotes classés à l'arrivée de chacune des courses :

Position	Points	Position	Points
1 er	50	11 ème	16
2 ème	42	12 ème	14
3 ème	36	13 ème	12
4 ème	33	14 ème	10
5 ème	30	15 ème	8
6 ème	27	16 ème	6
7 ème	24	17 ème	4
8 ème	22	18 ème	3
9 ème	20	19 ème	2
10 ème	18	20 ème	1

À partir de l'avant-dernière Epreuve incluse, tout Pilote qui n'aurait pas participé à une précédente Epreuve de la Cup ne marquera pas de points, mais il aura droit aux primes de course. Ces points seront attribués au Pilote suivant dans le classement.

9.1.1.2. Classement général provisoire après chaque épreuve

Le classement général provisoire de la Cup ~~et le classement général provisoire des classements régionaux~~ après chaque épreuve sera obtenu par addition des points attribués aux courses précédentes et par l'application de l'article 9.

Si une course est suspendue conformément à l'Article 34, sans pouvoir être reprise, aucun point et primes ne seront attribués. Si le Pilote de tête a effectué deux tours ou moins de deux tours, la moitié des points et primes seront attribués. Si le Pilote de tête a effectué plus de deux tours mais moins de 21 minutes de la durée prévue à l'origine pour la course, la totalité des points et primes seront attribués si le Pilote de tête a effectué 21 minutes ou plus de 21 minutes de la durée prévue à l'origine pour la course.

Les 21 minutes seront calculées cumulativement si une course a été suspendue à plus d'une reprise.

A l'issu de la 6ème Epreuve des Clio Cup Series ~~et de la 4ème épreuve de chaque classement Régional,~~ chaque Concurrent participant à l'intégralité des courses que compose le classement Clio Cup Series ~~ou un classement Régional~~, décomptera les deux moins bons résultats en course dans la saison. A l'issu de la dernière course des Clio Cup Series ~~ou de chaque classement Régional, seuls les 16 meilleurs résultats (pour les Clio Cup Series) ou les 8 meilleurs résultats (pour un classement Régional) à l'issu de la dernière Epreuve seront retenus pour établir le classement final. Le vainqueur sera le concurrent qui aura le plus grand nombre de points après décompte des deux moins bons résultats~~ chaque concurrent ajoutera le total des points obtenus lors de la dernière épreuve et l'ajoutera aux points engendrés, après décompte, à l'issu de la 6ème épreuve (12ème course). Ce total de points constituera les points obtenus par concurrents sur l'ensemble de la saison que composent les 7 épreuves (14 courses) de la Cup. »

9.1.1.4. Ex-aequo

Si deux ou plusieurs Pilotes ou équipes ont le même nombre de points, la place la plus élevée au classement de la Cup sera attribuée (dans l'un ou l'autre cas) :

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 secondes places.

c) Si le nombre de secondes 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.

Si cette procédure ne permet pas de départager les ex-aequo, la préséance sera accordée à l'auteur du meilleur résultat obtenu lors de la dernière course disputée par au moins un des Pilotes ou équipes concernés.

Les points attribués aux Pilotes arrivés ex æquo seront additionnés et partagés de façon égale.

9.1.2. Classement Equipes

Le nom officiel de l'Equipe utilisé dans le classement des Equipes sera celui communiqué par le Concurrent lorsque son inscription officielle sera acceptée pour la Cup.

Une équipe peut accueillir 6 pilotes maximum engagés sous un même nom. Une équipe ne peut pas avoir plus de 6 pilotes engagés sous un même nom. Au-delà de 6 Pilotes inscrits à l'Epreuve, chaque équipe devra créer un nom d'équipe supplémentaire et répartir ses Pilotes au sein des deux équipes, comme il le souhaite. Dans ce cas-là, un Concurrent ne pourra pas changer d'équipe, d'une même entité juridique, en cours de saison, son attribution d'équipe sera effective pour l'ensemble de la saison.
Un classement final des Equipes sera établi, en additionnant les points des deux Pilotes de l'équipe qui sont les mieux classés après chaque course.

Ce classement ne fera l'objet d'aucunes dotations ou primes.

~~9.2. GROUPES REGIONAUX~~

~~9.2.1 GENERALITES~~

~~Cinq Quatre groupes régionaux sont établis :~~
~~- Clio Cup France~~
~~- Clio Cup Italia~~
~~- Clio Cup España~~
~~- Clio Cup Mid Europe~~

~~Un Concurrent ne peut s'inscrire qu'à un maximum de deux groupes régionaux ou un groupe régional en plus, s'il participe à l'intégralité de la Clio Cup Series.~~

~~Chaque classement de groupe régional sera établi sur les cinq Epreuves qu'il constitue~~

~~L'attribution spécifique des points dans chaque groupe se fera en fonction du barème défini à l'Article 9.1.1.1. et des règles définies aux Articles 9.1.1.2 et 9.1.1.4.~~

~~Les classements Juniors, Challengers et Gentlemen internes à ces groupes pourront être établis si, à la clôture de la période des inscriptions, le Comité d'Organisation considère que le nombre de participants dans chaque groupe est suffisamment élevé (minimum 4~~

~~participants à ces groupes). Dans ce cas, l'attribution spécifique des points se fera en fonction des barèmes définis aux Articles 9.2.1.1.b) et 9.2.1.2.c), et des règles définies aux Articles 9.2.1.1.a) et 9.2.1.2.a).~~

9.2.1.1 Classement « Juniors »* (Jusqu'à 22 ans)

Tous les Pilotes, inscrits à la Cup et nés en 2004 où nés après 2004 sont automatiquement inscrits au classement « Juniors ». Les Concurrents qui auront atteints cet âge (22 ans) maximum dans l'année, qui auront atteint ou dépassé cet âge dans l'année civile en cours, seront systématiquement inscrits en catégorie « Juniors ».
*Sauf pilote ayant été catégorisé Gold ou Platinum pendant les 5 années précédant l'inscription au Championnat (Liste de catégorisation FIA)
Les véhicules de ces Concurrents devront apposer sur le pare-brise un numéro de couleur « vert fluo » fourni par l'organisateur.
Si le vainqueur de la Cup de la saison précédente est de nouveau engagé la saison suivante et bénéficie toujours de la qualification "Juniors", il perd cette qualification pour la saison en cours et les suivantes.
L'Organisateur se réserve le droit de ne pas organiser ce classement si moins de 4 Pilotes sont inscrits dans cette catégorie sur l'ensemble de la saison pour la Clio Cup Series. ~~ou dans chaque groupe régional.~~

Le Pilote vainqueur du classement « Juniors » de chaque course marque des points et remporte le prix suivant : 200 €
Cette prime sera attribuée au premier Pilote « Juniors » classé à chaque course de la Cup (classement général)

Ce prix est cumulable avec le classement général.

Le paiement des primes s'effectue en bons d'achats auprès du magasin pièces compétition Alpine Racing et doivent être distribués dans l'année, avant le 15 décembre de l'année en cours. Aucune prime ou bon d'achat ne sera crédité en année N+1

Pour le classement « Juniors » de chaque course, les Pilotes prennent les points suivants :

Classement	
Place	Points
1er	20
2ème	15
3ème	12
4ème	10
5ème	8
6ème	6
7ème	5
8ème	4
9ème	3
10ème	2
11ème et +	1

9.2.1.1.a) Classement final Juniors

Ces points seront comptabilisés pour le classement final « Juniors » de la Cup ~~et pour le classement final « Juniors » de chaque classement Régional~~. Le classement final Juniors ~~par région~~ sera établi en additionnant les résultats des courses retenues pour le classement final général ~~du groupe régional auquel le Concurrent aura participé~~ (après décompte des deux moins bons résultats, comme décrit à l'Article 9.1.1.2), à la condition qu'un minimum de 4 Pilotes éligibles à ce classement soit inscrit à l'Epreuve concernée.

9.2.1.2 Classement « Challengers »

Tous les Pilotes, inscrits à la Cup et nés après 1981 et avant 2004, n'étant pas inscrits en Juniors ou en Gentlemen, n'ayant pas été catégorisés Gold ou Platinum pendant les 5 années précédant l'inscription au Championnat (Liste de catégorisation FIA) ou les Pilotes ne possédant pas de palmarès, c'est-à-dire n'ayant pas gagné de course d'une discipline reconnue en sport automobile dans les cinq dernières années, Coupe de marques incluses, ou n'ayant pas fini dans les trois premiers d'un championnat d'une discipline reconnue en sport automobile dans les cinq dernières années, Coupe de marques incluses, seront systématiquement inscrits en catégorie "Challengers".

Le Comité d'Organisation de la Cup 2026 est le seul juge pour catégoriser les Pilotes.

Le Comité d'Organisation se réserve le droit de réviser la catégorisation d'un Pilote en cours de saison, si son niveau de performance ne correspond pas aux attentes de la catégorie.

Les véhicules de ces Concurrents devront apposer sur le pare-brise un numéro de couleur « Bleue » fourni par l'Organisateur.
L'Organisateur se réserve le droit de ne pas organiser ce classement si moins de 4 Pilotes sont inscrits dans cette catégorie.

Le Pilote vainqueur du classement « Challengers » de chaque course marque et remporte le prix suivant : 200 €
Cette prime sera attribuée au premier pilote Challengers classé à chaque course de la Cup (classement général)

Ce prix est cumulable avec le classement général.

Le paiement des primes s'effectue en bons d'achats auprès du magasin pièces compétition Alpine Racing et doivent être distribués dans l'année, avant le 15 décembre de l'année en cours. Aucune prime ou bon d'achat ne sera crédité en année N+1

Pour le classement Challengers de chaque course, les Pilotes prennent les points suivants :

Classement	
Place	Points
1er	20
2ème	15
3ème	12
4ème	10
5ème	8
6ème	6
7ème	5
8ème	4
9ème	3
10ème	2
11ème et +	1

9.2.1.2.a) Classement final « Challengers »

Ces points seront comptabilisés pour le classement final « Challengers » de la Cup ~~et pour le classement final « Challengers » de chaque classement Régional.~~

Le classement final « Challengers » ~~par région~~ sera établi en additionnant les résultats des courses retenues pour le classement final général ~~du groupe régional auquel le Concurrent aura participé~~ (après décompte des deux moins bons résultats, comme décrit à l'Article 9.1.1.2), à la condition qu'un minimum de 4 pilotes éligibles à ce classement soit inscrit à l'Epreuve concernée.

9.2.1.3 Classement « Gentlemen »

Tous les Pilotes, inscrits à la Cup 2026 et nés en 1981 où nés avant 1981* sont automatiquement inscrits au classement « Gentlemen ». Les Concurrents qui auront atteints cet âge (45 ans) minimum dans l'année en cours seront systématiquement inscrits en catégorie « Gentlemen ».

*Sauf Pilotes ayant été catégorisés Gold ou Platinum pendant les 5 années précédant l'inscription au Championnat (Liste de catégorisation FIA) ou les Pilotes possédant un palmarès, c'est-à-dire ayant gagné une course d'une discipline reconnue en sport automobile dans les cinq dernières années, Coupe de marques incluses, ou ayant fini dans les trois premiers d'un championnat d'une discipline reconnue en sport automobile dans les cinq dernières années, Coupe de marques incluses. Le Comité d'Organisation de la Cup 2026 est le seul juge pour catégoriser les Pilotes.

Le Comité d'Organisation se réserve le droit de réviser la catégorisation d'un Pilote en cours de saison, si son niveau de performance ne correspond pas aux attentes de la catégorie.
Les véhicules de ces concurrents devront apposer sur le pare-brise un numéro de couleur « Orange fluo » fourni par l'organisateur

Le Comité d'Organisation se réserve le droit de ne pas organiser ce classement si moins de 4 pilotes sont inscrits dans cette catégorie.

Le Pilote vainqueur du classement « Gentlemen » de chaque course marque et remporte le prix suivant : 200 €

Cette prime sera attribuée au premier Pilote Gentlemen classé à chaque course de la Cup (classement général)

Ce prix est cumulable avec le classement général.

Le paiement des primes s'effectue en bons d'achats auprès du magasin pièces compétition Alpine Racing et doivent être distribués dans l'année, avant le 15 décembre de l'année en cours. Aucune prime ou bon d'achat ne sera crédité en année N+1

Pour le classement Gentlemen de chaque course, les Pilotes prennent les points suivants :

Classement	
Place	Points
1er	20
2ème	15
3ème	12
4ème	10
5ème	8
6ème	6
7ème	5
8ème	4
9ème	3
10ème	2
11ème et +	1

9.2.1.3.a) Classement final « Gentlemen »

Ces points seront comptabilisés pour le classement final « Gentlemen » de la Cup ~~et pour le classement final « Gentlemen » de chaque classement Régional.~~ Le classement final « Gentlemen » ~~par région~~ sera établi en additionnant les résultats des courses retenues pour le classement final général ~~du groupe régional auquel le concurrent aura participé~~ (après décompte des deux moins bons résultats, comme décrit à l'Article 9.1.1.2), à la condition qu'un minimum de 4 Pilotes éligibles à ce classement soit inscrit à l'Epreuve concernée

9.2.1.4 Versement des primes de course

Tous les Pilotes régulièrement inscrits devront renseigner, lors de leur inscription les informations sur le versement des prix.

Les primes de courses, acquises en pièces de rechange, seront automatiquement créditées à l'équipe avec laquelle roule le Concurrent/Conducteur, sauf avis contraire et écrit de sa part.

Un décompte des primes de courses, acquises en pièces de rechange, lui sera fourni toutes les 2 épreuves.

9.2.1.5 Classements Régionaux

9.2.1.5.a) Classement Clio Cup France

Dates		Circuit	Pays
19/04/2025	21/04/2025	Nogaro	France
30/05/2025	01/06/2025	Spa	Belgique
18/07/2025	20/07/2025	Misano	Italie
01/08/2025	03/08/2025	Magny-Cours	France
03/10/2025	05/10/2025	Paul Ricard	France

A l'issu de la 4ème Epreuve du classement Clio Cup France, chaque Concurrent participant à l'intégralité des courses que compose le classement Clio Cup France, décomptera les deux moins bons résultats en course dans la saison. A l'issu de la dernière Epreuve de la Clio Cup France, seuls les 8 meilleurs résultats seront retenus pour établir le classement final. Le vainqueur sera le Concurrent qui aura le plus grand nombre de points après décompte des deux moins bons résultats

9.2.1.5.b) Classement Clio Cup Italie

Dates		Circuit	Pays
09/05/2025	11/05/2025	Dijon	France
04/07/2025	06/07/2025	Imola	Italie
18/07/2025	20/07/2025	Misano	Italie
03/10/2025	05/10/2025	Paul Ricard	France
17/10/2025	19/10/2025	Monza	Italie

A l'issu de la 4ème Epreuve du classement Clio Cup Italie, chaque Concurrent participant à l'intégralité des courses que compose le classement Clio Cup Italie, décomptera les deux moins bons résultats en course dans la saison. A l'issu de la dernière Epreuve de la Clio Cup Italie, seuls les 8 meilleurs résultats seront retenus pour établir le classement final. Le vainqueur sera le concurrent qui aura le plus grand nombre de points après décompte des deux moins bons résultats

9.2.1.5.c) Classement Clio Cup Mid-Europe

~~Dates~~		~~Circuit~~	~~Pays~~
~~30/05/2025~~	~~01/06/2025~~	~~Spa~~	~~Belgique~~
~~01/08/2025~~	~~03/08/2025~~	~~Magny-Cours~~	~~France~~
~~19/09/2025~~	~~21/09/2025~~	~~Valence~~	~~Espagne~~
~~03/10/2025~~	~~05/10/2025~~	~~Paul Ricard~~	~~France~~
~~17/10/2025~~	~~19/10/2025~~	~~Monza~~	~~Italie~~

~~A l'issu de la 4ème Epreuve du classement Clio Cup Mid Europe, chaque Concurrent participant à l'intégralité des courses que compose le classement Clio Cup Mid Europe, décomptera les deux moins bons résultats en course dans la saison. A l'issu de la dernière Epreuve de la Clio Cup Mid Europe, seuls les 8 meilleurs résultats seront retenus pour établir le classement final. Le vainqueur sera le concurrent qui aura le plus grand nombre de points après décompte des deux moins bons résultats~~

~~**9.2.1.5.d) Classement Clio Cup Espagne**~~

~~Dates~~		~~Circuit~~	~~Pays~~
~~19/04/2025~~	~~21/04/2025~~	~~Nogaro~~	~~France~~
~~30/05/2025~~	~~01/06/2025~~	~~Spa~~	~~Belgique~~
~~04/07/2025~~	~~06/07/2025~~	~~Imola~~	~~Italie~~
~~19/09/2025~~	~~21/09/2025~~	~~Valence~~	~~Espagne~~
~~17/10/2025~~	~~19/10/2025~~	~~Monza~~	~~Italie~~

~~A l'issu de la 4ème épreuve du classement Clio Cup Espagne, chaque Concurrent participant à l'intégralité des courses que compose le classement Clio Cup Espagne, décomptera les deux moins bons résultats en course dans la saison. A l'issu de la dernière Epreuve de la Clio Cup Espagne, seuls les 8 meilleurs résultats seront retenus pour établir le classement final. Le vainqueur sera le concurrent qui aura le plus grand nombre de points après décompte des deux moins bons résultats~~

Art. 10. – TROPHEES

Les Trophées suivants seront décernés lors de la Cup :

10.1. TROPHEES PAR EPREUVE

- ~~Un trophée aux 3 premiers Pilotes du classement général de chaque course~~
- Un Trophée aux 3 premiers Pilotes du classement Clio Cup Series de chaque course
- Un trophée aux 3 premiers Pilotes du classement « Juniors » Clio Cup Series de chaque course
- Un trophée aux 3 premiers Pilotes du classement « Challengers » Clio Cup Series de chaque course
- Un trophée aux 3 premiers Pilotes du classement « Gentlemen » Clio Cup Series de chaque course
- Un trophée à l'équipe du Vainqueur de chaque course
- ~~Un trophée aux 3 premiers Pilotes du classement de chaque groupe Régional à chaque course~~
- ~~Un trophée à l'Equipe du pilote le mieux classé dans chaque groupe Régional à chaque course.~~
- ~~Un trophée aux 3 premiers Pilotes du classement « Juniors » de chaque groupe régional de chaque course au premier Junior de chaque groupe régional, à chaque course, si applicable~~
- ~~Un trophée aux 3 premiers « Challengers » de chaque groupe régional de chaque course, si applicable~~
- ~~Un trophée aux 3 premiers « Gentlemen » de chaque groupe régional, de chaque course, si applicable~~

10.2. TROPHEES DE FIN DE SAISON

À la fin de la Cup 2026, un Trophée sera décerné aux 3 premiers Pilotes du classement général final de la Cup ~~et de chaque groupe Régional,~~ aux 3 premiers « Juniors », « Challengers » et « Gentlemen » de la Cup ~~et de chaque groupe Régional~~, ainsi qu'à l'Equipe première du classement Team de la Cup.

Ces Pilotes, ainsi que le représentant de l'Équipe ayant totalisé le plus grand nombre de points, après décompte de leur meilleur résultat, à l'issu de l'avant dernière Epreuve, comme stipulé à l'Article 9.1.1.2, devront être présents lors de la cérémonie annuelle de Remise des Prix organisée par le Comité d'Organisation. Tout Pilote et/ou Concurrent absent, excepté en cas de force majeure, pourra être pénalisé d'une amende pouvant aller jusqu'à deux mille euros.

Art. 11. – PUBLICITE ET NUMEROS DE COURSE

11.1. La publicité est autorisée sur la voiture et sur l'équipement du Pilote pour autant que les conditions suivantes soient respectées :

a) toutes les dispositions du Code Sportif International de la FIA concernant la publicité, ainsi que l'ensemble des lois et Règlements applicables sur le lieu de chacune des Epreuves, doivent être respectées.

b) tous les emplacements prévus pour l'affichage de publicités obligatoires doivent être réservés à cet effet, à moins qu'une dispense ait été accordée par le Comité d'Organisation comme décrit à l'Article 11.3.

c) il incombe à chaque Concurrent d'apposer correctement les publicités obligatoires avant les Vérifications Préalables à l'Epreuve et de s'assurer que ces publicités restent en place à tout moment durant l'Epreuve.

d) L'identification et la décoration générale des véhicules de course devront impérativement respecter le plan d'identification et avoir été soumis à l'approbation préalable du Comité d'Organisation. Toute publicité qui déshonore ou discrédite la réputation publique ou l'image de la Cup et de ses partenaires officiels, du Groupe Renault, d'Alpine, et d'Alpine Racing est interdite à tout moment de l'Epreuve, quelle que soit l'emplacement sur le circuit, le paddock, la voiture ou sur l'équipement du pilote ou des membres de son équipe.

Il est de la responsabilité du Concurrent de s'assurer que les publicités obligatoires soient apposées aux emplacements requis sur la voiture et sur l'équipement du Pilote à tout moment durant les épreuves et les Essais Collectifs. Un Concurrent ou Pilote ne sera pas autorisé à participer s'il est constaté que le plan d'identification publicitaire obligatoire n'est pas respecté sauf accord préalable comme décrit par l'Article 11.3. Si la non-conformité avec le plan d'identification est constatée à la fin des essais ou d'une course, la pénalité à appliquer sera décidée à la discrétion des Commissaires Sportifs.

11.2. IDENTIFICATIONS PUBLICITAIRES OBLIGATOIRES
(se reporter à l'Annexe I du présent Règlement Sportif)

11.3. Toute publicité sur la voiture ou sur l'équipement du Pilote liée à un constructeur de voitures et/ou à une marque et/ou des produits concurrents de ceux des partenaires officiels de la Cup est interdite sauf si elle a été approuvée préalablement par le Comité d'Organisation suite à une demande écrite du Concurrent concerné.

Cette demande doit avoir été formulée au moins trois semaines avant l'Epreuve ou Test Collectif concerné(s). Si cette demande concerne la totalité de la saison elle doit être formulée avant le 1er mars 2026.

Le Comité d'Organisation sera seul habilité à dispenser en tout ou partie un Concurrent d'apposer les publicités obligatoires, cette décision étant souveraine et pouvant entraîner une majoration du montant du droit d'inscription ou d'Engagement stipulé à l'Article 6 du présent Règlement et/ou le non-paiement de tout ou partie des éventuelles primes et dotations prévues au présent Règlement.
Toute publicité pour des manufacturiers de lubrifiants ou de pétrole, apposée sur les véhicules de la Cup, devra être soumise à l'accord préalable du Comité d'Organisation. Le cas échéant, le concurrent devra avoir un accord écrit du Comité d'Organisation pour apposer ce type de publicité sur le véhicule. Tout non-respect de cette règle sera considéré comme une non-conformité technique.

Il n'est pas prévu de dotation en combinaison pilotes dans le montant de l'inscription à la Cup. Toutefois, le port d'une combinaison Sabelt aux normes FIA requises, sans la présence de partenaires concurrents à ceux de la Cup est obligatoire comme décrit ci-après :

- Soit le concurrent possède déjà une combinaison Sabelt, officielle ou non Clio Cup, toujours homologuée et il sera autorisé à utiliser l'un de ces modèles depuis 2020. Cette combinaison devra être présentée aux Vérifications Techniques de chaque épreuve pour approbation.
- Soit le concurrent présentera une combinaison Sabelt officielle Clio Cup 2026 qu'il aura acheté auprès de Sabelt (proposition commerciale de Sabelt à venir) et qu'il devra présenter aux Vérifications Techniques de chaque épreuve pour approbation.

Lors des Tests Collectifs, Essais Privés ou Essais Libres d'une épreuve, le port d'une combinaison Sabelt officielle Clio Cup n'est pas obligatoire.

11.4. NUMEROS DE COURSE

Chaque voiture portera un numéro de course permanent, qui sera attribué par le Comité d'Organisation pour l'intégralité de la Cup. Les caractéristiques, dimensions et emplacements des numéros de course seront conformes au schéma d'identification (voir Annexe I du présent Règlement).

11.5. Tous les Pilotes et les Concurrents autorisent le Comité d'Organisation à utiliser librement et gratuitement toutes les informations et les images liées à leur participation aux épreuves de la Cup , ainsi qu'à céder ce droit à des tiers, sans limite dans le temps ni d'aucune sorte.

Art. 12. – OFFICIELS DE L'EPREUVE

12.1. Pour chaque Epreuve, le Comité d'Organisation désignera les Officiels suivants :

- Un Directeur d'Epreuve
- Le Président du Collège des Commissaires Sportifs
- ~~Un Directeur d'Epreuve adjoint~~
- Un Délégué Technique
- Un Chargé de Relations Concurrents.

Le Comité d'Organisation pourra désigner :

- Un Directeur d'Epreuve adjoint
- Un Commissaire Sportif International
- Un Secrétaire du Collège des Commissaires Sportifs
- Un Délégué Médical
- Un Observateur
- Une équipe de Commissaires Techniques
- Un Starter permanent qui pourra être le Directeur d'Épreuve ou son adjoint
- Un Conseiller des Commissaires Sportifs
- Un Pilote pour la Voiture de Sécurité
- Un Pilote pour la Voiture Médicale
- Un Délégué Presse
- Des Juges de Faits

12.2. L'Organisateur local désignera les Officiels suivants qui seront choisis en accord avec le Comité d'Organisation et qui seront détenteurs des licences requises :

- Un Commissaire Sportif parlant anglais
- Un deuxième Commissaire Sportif si le Comité d'Organisation n'a pas désigné de Commissaire Sportif international parlant anglais
- Un Directeur de Course parlant anglais
- Un Secrétaire de l'Epreuve parlant anglais
- Un Médecin Chef
- Les autres Officiels nécessaires au bon déroulement de l'Epreuve.

12.3. Le Directeur de Course travaillera en consultation permanente avec le Directeur d'Epreuve. Le Directeur d'Epreuve disposera des pleins pouvoirs pour les matières suivantes et le Directeur de Course ne pourra donner des ordres s'y rapportant qu'avec son accord exprès :

a) le contrôle du déroulement des séances d'essais et des courses, le respect de l'horaire et, s'il le juge nécessaire, la formulation de toute proposition aux Commissaires Sportifs pour modifier les horaires conformément au Code ou au Règlement Sportif ;
b) l'arrêt de toute voiture conformément au Code ou au Règlement Sportif ;
c) l'arrêt des essais ou la suspension de la course conformément au Règlement Sportif s'il estime leur poursuite dangereuse et le fait de s'assurer que le nouveau départ s'effectue conformément à la procédure ;
d) la procédure de départ ;
e) l'utilisation de la Voiture de Sécurité.

f) la neutralisation des essais (procédure full yellow)

12.4. Le Directeur d'Epreuve et/ou son assistant(e) doivent être en liaison avec le Directeur de Course et avec le Président du Collège des Commissaires Sportifs à tout moment lorsque les voitures sont autorisées à rouler sur la piste. En outre, le Directeur de Course devra se tenir à la direction de course et être en contact radio avec tous les postes de Commissaires de Piste pendant cette période.

12.5. Le Délégué Technique désigné par le Comité d'Organisation est responsable des Vérifications Techniques. A cet égard, il peut effectuer, ou faire effectuer à des Commissaires Techniques, à sa discrétion, des Contrôles Techniques afin de vérifier la conformité des voitures participant à l'Epreuve, à tout moment jusqu'à la fin de celle-ci, sans demande préalable des Commissaires Sportifs, du Directeur d'Épreuve ou de son adjoint. Le Délégué Technique désigné par le Comité d'Organisation a pleine autorité sur les commissaires techniques nationaux.

12.6. Les Commissaires Sportifs pourront utiliser tout moyen vidéo ou électronique afin de prendre leur décision. Les décisions des Commissaires Sportifs sont souveraines et pourront prévaloir sur celle des Juges de Faits.

Art. 13. – INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

13.1. Les Commissaires Sportifs ou le Directeur de l'Epreuve peuvent donner des instructions aux Concurrents au moyen de circulaires spéciales, conformément au Code. Ces circulaires seront distribuées à tous les Concurrents qui devront en accuser réception.

13.2. Tous les classements et tous les résultats des essais et des courses ainsi que toutes les décisions des Officiels seront affichés sur le Tableau d'Affichage Officiel qui pourra être matériel ou virtuel.

13.3. Toute décision ou communication concernant un Concurrent particulier devrait lui être communiquée dans les 25 minutes suivant cette décision et il devra en accuser réception.

13.4. Les instructions officielles et communications aux Concurrents peuvent également être affichées sur les écrans du système de chronométrage.

13.5. Les Concurrents ou leur représentant doivent être disponibles pour pouvoir être contactés pendant toute la durée d'une Epreuve, c'est-à-dire du début des vérifications administratives et techniques jusqu'à la fin des Contrôles Techniques de la dernière Course de l'Epreuve. Le non-respect de cette règle pourra entraîner une sanction financière de deux cents (200) euros imposée par les Commissaires Sportifs.

13.6. Chaque Concurrent inscrit à l'Epreuve pourra installer dans son véhicule un système

De communication unilatéral avec la Direction de Course, appelé « système de communication 4G Shop Racing ». Le cas échéant, le concurrent devra s'assurer que ce système est en place dans son véhicule et opérationnel à partir des Essais Libres de l'épreuve.
~~L'absence ou le non fonctionnement de ce système sera considéré comme une Non conformité Technique.~~
Ce système, non obligatoire, mais fortement conseillé par le Comité d'Organisation des Clio Cup Series, permet à la Direction de Course de transmettre des informations à chaque session d'une Epreuve, soit à l'ensemble des Concurrents, soit individuellement à chaque Concurrent.
Si le Concurrent utilise ce système, il devra s'assurer de son bon fonctionnement dès les premiers Essais Libres de l'Epreuve ~~et la mauvaise réception ou un problème technique ne pourra pas être considéré comme un argument de défense vis-à-vis des Officiels de l'Epreuve.~~ Le « système de communication 4G Shop Racing » est commercialisé par Shop Racing qui assurera une assistance technique sur toutes les épreuves. Une proposition d'achat ou de location du matériel sera proposée directement par Shop Racing. Les concurrents qui utiliseront ce système devront le déclarer lors des Vérifications Techniques des épreuves auxquelles il participe.

Art. 14. – INCIDENTS

14.1. Un "Incident" signifie un fait ou une série de faits impliquant un ou plusieurs Pilotes, ou toute action d'un Pilote, qui peut être rapporté aux Commissaires Sportifs par le Directeur d'Epreuve et/ou par son Adjoint (ou noté par les Commissaires Sportifs et investigué par la suite), et qui :

a) a nécessité la suspension d'une course en application de l'Article 34
b) a fait prendre un faux départ à une ou plusieurs voitures
c) a provoqué une collision
d) a fait quitter la piste à un Pilote
e) a illégitimement empêché une manœuvre de dépassement légitime par un pilote
f) a illégitimement gêné un autre Pilote au cours d'une manœuvre de dépassement
g) a enfreint le présent Règlement Sportif ou le Code sportif international

À moins que, selon l'opinion du Directeur d'Épreuve et des Commissaires Sportifs, il ne soit complètement clair qu'un Pilote ait été responsable d'une des infractions ci-dessus, tous les incidents impliquant plus d'une voiture seront normalement étudiés après la course.

À moins qu'il ne soit clair pour les Commissaires Sportifs et/ou le Directeur d'Épreuve que le Pilote est responsable d'un incident, en tout ou en partie, aucune pénalité ne sera imposée.

14.2. Sauf pour les cas prévus à l'Article 16.1, il appartiendra aux Commissaires Sportifs de décider, sur rapport ou demande du Directeur d'Epreuve et/ou de son Adjoint, si un ou des Pilote(s) impliqué(s) dans un incident doit être pénalisé.

14.3. Si un Pilote est impliqué dans une collision ou un Incident et/ou s'il est mis sous investigation, et en a été informé par les Commissaires Sportifs au plus tard 90 minutes après chaque session, il ne devra pas quitter le circuit sans l'accord des Commissaires Sportifs. Le non-respect de cette règle pourra entraîner une sanction financière de deux cents (200) euros imposée par les Commissaires Sportifs, et qui se cumulera avec l'éventuelle pénalité infligée dans le cadre de l'investigation en cours.

14.4. Les Commissaires Sportifs, tel que prévus expressément par le présent Règlement, pourront infliger une des pénalités ci-après à tout pilote impliqué dans un Incident :

a) un avertissement
b) ~~un blâme~~ Une réprimande
c) une amende financière
d) l'accomplissement d'activités d'intérêt général
e) l'obligation pour le pilote de se présenter au Collège des Commissaires Sportifs lors du jour des Vérifications Administratives de la prochaine Epreuve à laquelle il participe, afin de consacrer deux heures à une meilleure compréhension des Règlements Sportifs. Le Collège des Commissaires Sportifs devra décider à l'avance d'une peine de substitution si le pilote ne se présente pas et adaptera cette peine de substitution en fonction de la gravité de l'infraction initiale.
f) la suppression d'un ou plusieurs tours de qualification ou d'essais d'un Pilote
g) un recul d'au moins 2 places sur la grille de départ de la prochaine Course disputée par le pilote
h) l'obligation pour un Pilote de prendre le départ de la course depuis la voie des stands
i) une pénalité en temps ajoutées au temps total de Course et appliquée, si possible, avant la cérémonie de remise des prix au podium
j) un recul de places au classement de la course
k) une pénalité de passage par la voie des stands (« drive through »). Le Pilote devra entrer dans la voie des stands puis reprendre la course sans s'arrêter
l) une disqualification des résultats
m) une suspension d'une ou plusieurs Courses

Toutefois, si la pénalité prévue au point k) ci-dessus doit être infligée au cours des cinq dernières minutes de Course (sans prendre en considération le dernier tour supplémentaire), ou après la fin de celle-ci, l'Article 14.5. ci-dessous ne s'appliquera pas et 25 secondes seront ajoutées au temps de Course écoulé du Pilote concerné. Néanmoins, si le Pilote concerné n'est pas classé parmi les 20 premiers, les Commissaires Sportifs pourront décider d'appliquer une rétrogradation d'un

minimum de 4 places sur la grille de départ de la prochaine Course disputée par le Pilote au lieu d'ajouter 25 secondes au temps de course du Pilote.

Si une des pénalités prévues aux points i), j) ou k) est imposée à un Pilote et que celui-ci ne peut pas accomplir la pénalité en raison d'un abandon, les Commissaires Sportifs pourront imposer au Pilote concerné une pénalité de recul de places sur la grille lors de sa prochaine Course de la Cup.

14.5. Si les Commissaires Sportifs décident d'imposer une pénalité de passage par la voie des stands dont l'application est immédiate (selon l'Article 14.4.k ci-dessus), la procédure suivante sera observée :

a) A partir du moment où la décision des Commissaires Sportifs est affichée sur les moniteurs de chronométrage, et annoncé à la radio par le Directeur de Course ou son adjoint, le Pilote concerné ne peut franchir la Ligne sur la piste plus de trois fois avant d'entrer dans la voie des stands.
Toutefois, sauf si le Pilote se trouvait déjà à l'entrée des stands pour effectuer sa pénalité, il ne pourra pas l'effectuer après un déploiement de la voiture de sécurité.
Le nombre de fois que le Pilote franchit la Ligne derrière la voiture de sécurité sera ajouté au nombre de fois maximum qu'il peut franchir la Ligne sur la piste.
b) Tout non-respect ou toute violation de l'Article 14.5.a pourra entraîner la Disqualification de la voiture.

14.6. Lorsqu'une voiture emprunte la voie des stands pour y accomplir une pénalité ("drive through"), il est interdit de travailler sur cette voiture.
Toute infraction à cette règle entraînera une nouvelle pénalité de passage par la voie des stands.

Art. 15. – RECLAMATIONS ET APPELS

15.1. Les réclamations devront être faites conformément aux prescriptions décrites dans les Prescriptions Générales de la FFSA et devront être accompagnées d'une caution payée en espèces et dont le montant fixé par l'ASN de Tutelle (FFSA) est de 700 Euros sauf pour toute réclamation concernant le carburant qui sera de 800 Euros pour la recherche de l'indice d'octane ou d'un minimum de 6 100 Euros si la réclamation porte sur d'autres caractéristiques.

Dans le cas d'une réclamation relative à la prétendue non-conformité d'une voiture aux règlements et exigeant le démontage et le remontage de pièces clairement définies de cette voiture, une caution supplémentaire peut être fixée par les commissaires sportifs sur proposition du Délégué technique. Cette caution supplémentaire doit être versée par le réclamant dans un délai d'une heure à compter de sa notification par les

Commissaires Sportifs faute de quoi la réclamation sera considérée comme irrecevable.

15.2. Les Concurrents ont le droit de faire appel contre les pénalités prononcées ou les décisions prises par les Commissaires Sportifs (à l'exception de ce qui est prévu par l'Article 15.4), en respectant la forme et les délais prescrits dans les Prescriptions Générales de la FFSA et accompagnée de la caution d'appel.

15.3. Le Tribunal Sportif compétent pour un appel est celui de l'ASN de tutelle (FFSA). La caution d'Appel fixée par la FFSA est de 3.300 Euros.

15.4. Ne sont pas susceptibles ni de réclamation, ni d'appel :

a) Les pénalités de passage par la voie des stands y compris celles qui sont imposées au cours des cinq dernières minutes (la durée de la course à considérer exclue le dernier tour rajouté au temps de course) ou après la course.
b) Les pénalités représentant l'annulation d'un nombre de tours de qualification, décidées par les Commissaires Sportifs ou par le Directeur d'Épreuve pendant ou à la fin des séances de qualification, lorsqu'elles sont prévues par le présent Règlement Sportif.
c) Les pénalités représentant un recul de places sur la grille de départ.
d) Les pénalités représentant un recul de places au classement de la course.
e) Les pénalités représentant une addition de temps ajoutées au temps total de course.
f) L'obligation pour un Pilote de prendre le départ de la course depuis la voie des stands
g) ~~Les blâmes~~ Les réprimandes

Art. 16. – SANCTIONS ET PENALITES

16.1. Les pénalités de passage dans la voie des stands, les pénalités en temps ajoutées au temps total de course et appliquées, si possible, avant la cérémonie de remise des prix, ainsi que les pénalités représentant l'annulation d'un nombre de tours de qualification pourront être infligées par le Directeur d'Épreuve sans observer aucune procédure spécifique. Ces pénalités seront communiquées par radio et via les moniteurs de chronométrage, par la présentation d'un panneau de pénalité ou par l'addition d'une pénalité en temps ajoutée au temps écoulé du Pilote concerné par la modification des résultats.

Le Directeur d'Épreuve doit informer immédiatement les Commissaires Sportifs de toute pénalité qu'il aura imposée.
Une pénalité infligée par le Directeur d'Épreuve pourra être réexaminée par les Commissaires Sportifs en cas de découverte d'un élément nouveau, significatif et pertinent ou s'ils reçoivent une réclamation considérée comme recevable, sauf en ce

qui concerne les pénalités de passage dans la voie des stands. Les Commissaires Sportifs ne sont pas liés à la décision prise par le Directeur d'Épreuve. La pénalité peut également être modifiée à l'encontre de la partie concernée et une ou plusieurs pénalités supplémentaires pourront être infligées.

16.2. Toute autre sanction devra être prononcée par les Commissaires Sportifs de l'Epreuve conformément aux dispositions des Prescriptions Générales de la FFSA.
Les Commissaires Sportifs pourront infliger les pénalités prévues dans ce Règlement Sportif en plus ou à la place de toute autre pénalité dont ils disposent en vertu des Prescriptions Générales de la FFSA.
Sur constatation d'une infraction, les Commissaires Sportifs seront seuls juges de la pénalité qu'ils imposeront si celle-ci n'est pas explicitement prévue dans le présent Règlement Sportif.

16.3. Les pénalités prévues dans le présent Règlement Sportif et dans ses Annexes pourront être majorées par les Commissaires Sportifs, à leur seule discrétion, en cas de récidive(s) d'une même infraction par un même Pilote ou Concurrent au cours de la saison ou en cas de circonstances aggravantes.
Tout Concurrent qui aura pris une pénalité suite à l'investigation du Directeur de Course ou du Collège des Commissaires Sportifs recevra ~~un blâme~~ une réprimande.
Tout Pilote qui reçoit pendant la saison trois réprimandes ~~blâmes~~ pour une infraction de conduite, imposés par les Commissaires Sportifs, sera pénalisé suite à la ~~au~~ troisième réprimande ~~blâme~~ avec un recul de 10 places sur la grille de départ de la prochaine course qui sera disputée par le pilote. A l'issue des trois réprimandes ~~blâmes~~ et après avoir été pénalisé par un recul sur la grille de départ de la prochaine course, le compteur de réprimandes du Concurrent sera remis à zéro. Le Comité d'Organisation de la Cup se réserve le droit, si un concurrent s'est vu infliger un nombre trop important de réprimandes au cours de la saison, de ne pas inviter ce concurrent pour une ou plusieurs épreuves de l'année en cours.

Une réprimande a une durée effective de 12 mois et est donc valable pendant toute cette période.

Le Collège des Commissaires Sportifs et le Directeur de Course sont les seuls juges à pouvoir attribuer ou non de réprimandes à un concurrent.

16.4. Disqualifications :
Si un Pilote est disqualifié d'une course ou d'une Epreuve pour des raisons sportives ou techniques, il ne pourra prétendre à aucune attribution de points ni à aucune dotation ni à aucun prix pour la course ou pour l'Epreuve concernée.
De plus, en fonction de la gravité de la faute, le Comité d'Organisation se réserve le droit de ne pas accepter ses engagements aux Epreuves suivantes.

16.5. Sanctions disciplinaires :

Toute constatation d'incident dans le paddock et/ou sur la piste (actes de provocations de toute nature, menaces verbales ou autres) et/ou de comportement anti-sportif ou non conforme à l'esprit de la Cup (manquement à la morale et à l'éthique sportive, nuisance aux intérêts supérieurs du sport automobile, préjudice moral ou matériel subi par la FFSA, RENAULT, ALPINE RACING ou par ses représentants et ses partenaires, etc) de la part d'un concurrent ou d'un membre d'une équipe~~/Concurrent~~, d'un Pilote ou de son entourage fera l'objet des sanctions suivantes :

- Demande de sanction auprès des Commissaires Sportifs pouvant aller jusqu'à la Disqualification de l'Epreuve en cours pour le Concurrent ou Pilote concerné par les agissements de son entourage ou de son entourage ou de toute personne de l'équipe à laquelle il appartient.

- Transmission du dossier par les Commissaires Sportifs à la Commission de discipline.

Si un membre d'une équipe ou un membre de l'entourage d'un concurrent adoptait un comportement, comme décrit ci-dessus, les sanctions pourront être étendues en partie (sur un concurrent déterminé d'une équipe) ou à l'ensemble (tous les concurrents d'une équipe) des concurrents que l'équipe concernée fait rouler sur les épreuves.

Comme décrit dans l'Appendix B du Code Sportif International, toute forme de harcèlement à l'encontre des Officiels, qu'il soit physique, ou moral, et toutes pratiques attentatoires à leur intégrité physique ou morale, sont interdits. Cette interdiction concerne également les commentaires des Concurrents sur les réseaux sociaux, et fera l'objet des mêmes sanctions ci-dessus mentionnées.

16.6. Les pénalités financières infligées conformément au présent Règlement devront être payées en espèces à ALPINE RACING ou à son représentant, qui en sera seul bénéficiaire.

Art. 17. – LIMITATION DES ESSAIS PRIVÉS ET ROULAGES

17.1. Sur décision du Comité d'Organisation, des journées de Tests Collectifs ouvertes à tous les Concurrents inscrits dans la Cup pourront être programmées sur l'un ou plusieurs des circuits sur lesquels doivent se dérouler les Epreuves, ainsi que sur d'autres circuits.

17.2. LIMITATION DES ESSAIS PRIVES / ROULAGES DES CONCURRENTS

Les roulages qui précèdent les Vérifications Administratives et Techniques et le Briefing ne font pas partie de l'Epreuve et sont désignés comme "Essais Privés".
A l'exception des roulages proposés par l'Organisateur dans les 24 ou 48 heures qui précèdent une Epreuve et qui sont désignés comme les Tests Collectifs de l'Epreuve, les entraînements de toute nature, quelle que soit leur durée, effectués sur les circuits inscrits au calendrier de la Cup sont interdits dans les 8 jours précédant le premier jour des Vérifications de l'Epreuve de la Cup qui se déroule sur le circuit concerné.

Tout roulage effectué pendant cette période d'interdiction par ou pour le compte d'une équipe ou Concurrent participant ou qui participera à la Cup (ou qui est soupçonnée d'être reliée de quelque façon que ce soit avec une équipe concurrente engagée dans la Cup) n'est pas autorisé sauf accord préalable du Comité d'Organisation.

Cette interdiction concerne également la participation officielle à une Epreuve d'une série ou d'un championnat qui se déroule sur un circuit de la Cup dans les 8 jours précédant le premier jour des Vérifications de l'épreuve concernée de la Cup à moins que le Pilote n'ait obtenu l'accord préalable du Comité d'Organisation qui étudiera notamment le calendrier de la série ou du championnat en question. Cette mesure est valable pour toute la saison, à l'exception de la semaine 41 (5 au 11 Octobre 2026), où il sera autorisé de participer à la 6ème épreuve de la Copa Clio Espana à Navarra.

Toute séance de tests privés programmée dans le cadre de ce double-programme préalablement autorisé par le Comité d'Organisation, devra être soumise à autorisation du Comité d'Organisation au moins 15 jours avant la séance en indiquant la date, le circuit et le nom du (des) Pilote(s) concerné(s). Le Comité d'Organisation ne pourra en aucun cas être tenu pour responsable des dommages occasionnés par son refus.

17.3. PENALISATION DU NON-RESPECT DE L'ART. 17

La pénalité encourue par un concurrent/pilote en cas d'infraction aux règles de restriction concernant les essais privés pourra aller jusqu'à la disqualification immédiate de l'Equipe et/ou du Pilote de la Cup 2026.
Le Comité d'Organisation sera désigné et autorisé à constater tout non-respect du règlement et pourra solliciter les Commissaires Sportifs pour l'application de pénalités au concurrent et/ou au pilote lors des épreuves suivant toute constatation d'infraction concernant un ou plusieurs points de l'article 17. Le Comité d'Organisation pourra aussi appliquer des pénalités sur les temps de roulages lors de toute séance de test collectifs au cours de la saison.

18. – VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

18.1. Au cours des Vérifications Administratives qui auront lieu avant le début des essais officiels d'une Epreuve conformément à l'horaire de celle-ci, chaque Concurrent et Pilote doit présenter tous les documents et licences requis. Aucun Concurrent ou Pilote ne pourra participer à une séance d'Essais Qualificatifs ni à une course sans avoir préalablement satisfait à toutes les exigences des Vérifications Administratives.

18.2. Lors de chaque épreuve de la Cup, les Concurrents et pilotes devront présenter aux officiels mandatés pour les Vérifications Administratives les documents suivants :

a) Licence de Concurrent et licence de pilote.
b) Autorisation de l'ASN en accord avec l'Art. 3.9.4 du Code Sportif International F.I.A.
c) Certificat médical d'aptitude si celui-ci ne figure pas directement sur la licence de pilote.
d) Autorisations parentales pour les pilotes mineurs.

Si un changement intervient au cours de la saison, il appartient au Concurrent et/ou au Pilote d'en avertir les Officiels.
Le Pilote a la responsabilité d'informer le Médecin-Chef de tout problème de santé (sauf absolument mineur) avant le premier essai collectif ou officiel sur la piste.

18.3. Un Concurrent ou Pilote qui ne se serait pas présenté aux Vérifications Administratives ne sera pas autorisé à prendre part à l'Epreuve.
Toute demande pour un passage tardif aux Vérifications Administratives devra être adressée au Comité d'Organisation qui transmettra au Collège des Commissaires Sportifs qui accorderont ou non l'autorisation selon la validité du motif invoqué pour le retard.
A défaut d'accord des Commissaires Sportifs, tout retard de présentation par rapport à l'horaire prévu pour les Vérifications Administratives, sera sanctionné par une pénalité financière de deux cents (200) Euros qui devra être acquittée par l'auteur de l'infraction avant de pouvoir accéder à la piste.

Art. 19. – VERIFICATIONS ET CONTRÔLES TECHNIQUES

19.1. La présentation d'une voiture aux Vérifications Techniques Préliminaires sera considérée comme une déclaration implicite de conformité.
Les Vérifications Techniques Préliminaires peuvent aussi concerner l'équipement du Pilote.
Le Concurrent sera tenu responsable de la conformité des pièces de rechange montées sur sa voiture ; il devra donc s'assurer de leur conformité technique avant utilisation.
Les Vérifications Techniques Préliminaires des voitures seront effectuées sous la structure technique Alpine Racing ou sous les structures des équipes dans le paddock.

19.2. Aucune voiture ne sera autorisée à participer à une Épreuve avant d'avoir été vérifiée et approuvée par les Commissaires Techniques et sans l'accord des Commissaires Sportifs, qui veilleront à ce que toutes les exigences relatives aux Vérifications Techniques Préliminaires aient été satisfaites.

19.3. Un Concurrent ou Pilote qui n'aura pas présenté son véhicule aux Vérifications Techniques ne sera pas autorisé à prendre part à l'Epreuve.
Toute demande pour un passage tardif aux Vérifications Techniques devra être adressée aux Commissaires Sportifs, qui accorderont ou non l'autorisation selon la validité du motif invoqué pour le retard.
A défaut d'accord des Commissaires Sportifs, tout retard de présentation par rapport à l'horaire prévu pour les Vérifications Techniques, sera sanctionné par une pénalité financière de deux cents (200) Euros qui devra être acquittée par l'auteur de l'infraction avant de pouvoir accéder à la piste

19.4. Les Commissaires Sportifs de l'Epreuve pourront autoriser les Commissaires Techniques à effectuer les opérations et contrôles suivants :

a) vérifier la conformité d'une voiture ou d'un Concurrent à tout moment d'une Epreuve ;

b) exiger qu'une voiture soit démontée par le Concurrent pour s'assurer que les conditions d'admission ou de conformité sont pleinement respectées ;

c) demander à un Concurrent de fournir tel échantillon ou telle pièce qu'ils pourraient juger nécessaire ;

d) refuser une voiture pour raison de sécurité ;

e) demander à un Concurrent de payer les frais raisonnables résultant de l'exercice des droits mentionnés dans cet Article.

19.5. Toute voiture qui, après avoir été approuvée par les Commissaires Techniques, serait réparée, démontée ou modifiée de telle manière que cela puisse affecter sa sécurité ou mettre en question sa conformité ou qui aurait été impliquée dans un accident avec des conséquences similaires, doit être présentée de nouveau aux Commissaires Techniques pour approbation.

19.6. Le Directeur d'Epreuve et/ou son Adjoint peut demander que toute voiture impliquée dans un accident soit arrêtée et contrôlée.

19.7. Après chaque séance d'Essais Qualificatifs et après chacune des Courses d'une Epreuve, les voitures désignées par les Commissaires Sportifs seront contrôlées sur tous les points de conformité que les Commissaires Sportifs peuvent juger souhaitables. À tout moment et à leur seule discrétion, les Commissaires Sportifs pourront augmenter le nombre de voitures désignées pour qu'elles soient soumises à des contrôles de conformité. Si un concurrent refuse que son véhicule soit contrôlé après une session dans le cadre des Contrôles Techniques habituels, le Commissaire

Technique fera un rapport au Collège des Commissaires Sportifs qui prononcera La disqualification de la séance d'Essais Qualificatifs ou de la course du concurrent concerné.

19.8. Les contrôles et Vérifications Techniques seront effectués par des Officiels dûment désignés et qui sont seuls autorisés à donner des instructions aux Concurrents.
Les Vérifications Techniques après une Séance Qualificative ou après une Course seront effectuées en présence du Concurrent ou de son représentant. En cas d'absence du Concurrent ou de son représentant lors d'une Vérification Technique dûment annoncée, aucune réclamation concernant cette vérification ne sera recevable. Par ailleurs, si les Commissaires Sportifs ou les Commissaires Techniques l'estiment nécessaire, la collaboration de mécaniciens désignés par le Concurrent ou par son représentant pourra être requise pour les opérations de démontage.

19.9. Suivant les instructions des Commissaires Sportifs, les Commissaires Techniques pourront prélever et conserver une ou plusieurs pièces de la voiture pour en vérifier la conformité.
Ils pourront également identifier tout élément de la voiture. Dans ce cas, le Concurrent ou son représentant ne pourra remplacer l'élément qu'après autorisation des Commissaires Techniques.

La ou les pièce(s) prélevée(s) sera (seront) dûment identifiée(s) et conditionnée(s) en présence du Concurrent ou de son représentant, qui recevra une copie du certificat de pose des scellés, ainsi qu'une description des identifications apposées.
Le Concurrent, ou son représentant désigné, peut apposer une marque sur les pièces prélevées.
Aucune contestation ne peut être formulée quant à l'origine des pièces prélevées.
Les pièces prélevées, déclarées non-conformes, seront conservées par le Comité d'Organisation et ne seront pas remplacées.
Les pièces prélevées, déclarées conformes, pourront être remplacées par des pièces neuves identiques par le Comité d'Organisation.
En cas d'absence du Concurrent ou de son représentant durant cette procédure et ces opérations, aucune réclamation concernant la vérification de cette ou de ces pièce(s) ne sera recevable.

19.11. Les Concurrents s'engagent à n'exiger aucune compensation financière pour ces contrôles et démontages, même lorsque la conformité d'une voiture est reconnue.

19.12. Tout lest ajouté à une voiture doit être déclaré au cours des Vérifications Techniques Préliminaires.
Si en cours d'Epreuve, une voiture est soumise à un pesage, il ne sera tenu compte d'aucun lest qui n'aurait pas été déclaré préalablement

19.13. Le Pilote devra présenter aux Vérifications Techniques ses vêtements de compétition dûment homologués : combinaison, sous-vêtements couvrant l'intégralité du corps, cagoule, gants, chaussettes, chaussures et son casque. Leur utilisation est obligatoire lors des Essais Collectifs, Libres Officiels, Qualificatifs, et Courses. Il sera autorisé de présenter plusieurs combinaisons ou sous vêtement pour une seule épreuve.

19.14. Réglementation technique

TOUT CE QUI N'EST PAS EXPLICITEMENT ET EXPRESSEMENT AUTORISÉ PAR LE REGLEMENT TECHNIQUE EST INTERDIT, sauf lorsque le sujet considéré aura fait l'objet d'un bulletin technique publié par le Comité d'Organisation. Ce bulletin deviendra dès lors partie intégrante du Règlement Technique.

Le fait de présenter une voiture aux Vérifications Techniques Préliminaires sera considéré comme une déclaration implicite de conformité de la part du Concurrent.

Si une voiture est déclarée non conforme au Règlement Technique, **l'absence de gain de performance ne sera jamais considérée comme un élément valable de défense.**

Toute infraction au Règlement Technique commise pendant une Séance de Qualification entraînera l'annulation de tous les temps au tour réalisés par la voiture non conforme sauf si prévu différemment par le Règlement Technique. Toute infraction au Règlement Technique commise pendant une Course entraînera la disqualification de la voiture concernée sauf si prévu différemment par le Règlement Technique.

Toute infraction au Règlement Technique visant à augmenter la performance de la voiture, ou la récidive d'un même Concurrent concernant toute infraction technique au cours de la saison, pourra entraîner, en plus, une pénalité allant jusqu'à l'exclusion immédiate du concurrent de la Cup 2026.

Art. 20.- PNEUMATIQUES

20.1. Définitions :

- Pneumatique neuf : Pneumatique Michelin identifié par un marquage spécifique mais n'ayant jamais été utilisé.
- Pneumatique enregistré : pneumatique neuf enregistré pour une Epreuve antérieure de la saison en cours, et n'ayant pas été utilisé.
- Pneumatique de secours : pneumatique de remplacement d'un pneumatique détérioré sur le véhicule.

- Pneumatique usagé : Pneumatique ayant déjà servi mais dont l'état d'usure permet encore l'utilisation en compétition (l'appréciation du degré d'usure revenant aux Commissaires Techniques ALPINE RACING)
- Set de pneumatiques : Un set de pneumatiques est composé obligatoirement de deux (2) pneumatiques avant et deux (2) pneumatiques arrière.

20.2. L'utilisation des pneumatiques et leur présence dans les stands ou en Pit Lane à n'importe quel moment d'une Epreuve de la Cup ou lors des séances de Tests Collectifs est régie par les dispositions du présent Règlement Sportif et du Règlement Technique.

20.4. Toute modification ou tout traitement visant à modifier ou maintenir les performances originelles des pneumatiques sont interdits. Cela s'applique à la fois aux pneumatiques pluie et aux pneumatiques slicks.

Le Comité d'Organisation se réserve le droit de prélever, à tout moment d'une Epreuve ou des tests collectifs, des échantillons de gomme pour une analyse en laboratoire spécialisé afin de contrôler les caractéristiques des pneumatiques et sa conformité par rapport à leurs spécifications d'origine.

Toute infraction à ces règles pourra entraîner la Disqualification de toutes les Epreuves auxquelles le Concurrent/Pilote à déjà participé depuis le début du Championnat et le Comité d'Organisation pourra refuser tout nouvel engagement du ce Concurrent/Pilote dans le futur.

20.5. L'usage de couvertures chauffantes ou de tout autre moyen pour modifier ou pour conserver la température des pneumatiques est strictement interdit.

20.6. Pendant toute la durée de l'Epreuve, et lors des Essais Privés, les Commissaires Techniques vérifieront que toutes les voitures utilisent les pneumatiques autorisés.
Toute infraction constatée lors des Essais Libres ou Privés sera immédiatement rapportée au Directeur d'Epreuve, ainsi qu'au Concurrent concerné. La sanction encourue pourra aller de l'interdiction de prendre la piste jusqu'à une sanction décidée à la seule discrétion du Comité d'Organisation.
Toute infraction constatée lors des Essais Qualificatifs ou des Courses sera immédiatement rapportée au Directeur d'Epreuve, ainsi qu'au Concurrent concerné. La sanction encourue pourra aller de l'interdiction de prendre la piste jusqu'à la Disqualification de l'Epreuve, à la seule discrétion des Commissaires Sportifs.

20.7. Limitation d'utilisation des pneumatiques slicks
Ces règles de limitation seront effectives pour toutes les séances d'Essais Libres ou Privés pendant les Epreuves, ainsi que pour les Essais Qualificatifs et pour les Courses.

Seuls les pneumatiques neufs qui seront utilisés pour les Essais Privés avant l'Epreuve ou Essais Libres officiels, et pour les Essais Qualificatifs et Courses doivent être enregistrés et seront limités à la quantité définie à l'Article 20.7.1.

20.7.1. Quotas de pneumatiques slicks par voiture

	Essais Privés avant épreuve, ou Essais Libres officiels
Evénement	Pneus neufs à enregistrer
1ère participation à une Epreuve dont aucune des Séances d'Essais Privés ou d'Essais Libres officiels n'a été déclarée Wet Track	4 maximum
A partir de la 2ème Epreuve	2 maximum

Les pneumatiques usagés ne sont pas enregistrés

Tout pneu neuf enregistré pour une Epreuve précédente peut être utilisé pour les Essais Privés ou Essais Libres d'une épreuve suivante

	ESSAIS QUALIFICATIFS ET COURSES		
Evénement	Pneus à enregistrer	Neufs	Provenance
Pour toutes les Epreuves	6 pneus obligatoires	6 pneus obligatoires	Distributeur officiel Michelin Motorsport désigné et présent sur le circuit

20.7.2. Utilisation de pneumatiques de secours :

Chaque Pilote devra présenter, sous sa responsabilité, une voiture équipée de pneumatiques slicks capables de réaliser les Essais Qualificatifs et les Courses en toute sécurité. Dans le cas contraire, le Délégué Technique de la Cup pourra lui interdire de prendre la piste, et ce à tout moment de l'Epreuve.

En cas de détérioration d'un ou plusieurs pneumatiques slicks, la quantité de pneumatiques slicks que chaque pilote a la possibilité d'enregistrer, permet un nombre suffisant de pneumatiques de remplacement. Par conséquent, aucun pneumatique de secours ne pourra être utilisé. Toutefois, le Délégué Technique de

la Cup pourra juger chaque cas particulier sur la détérioration des pneumatiques, dans les conditions mentionnées ci-dessous.
Suite à une détérioration d'un ou plusieurs pneumatiques slicks, et après constat du Commissaire Technique ainsi que sur accord préalable des Commissaires Sportifs, le Concurrent aura la possibilité d'utiliser un ou plusieurs pneumatiques slicks non enregistrés, uniquement s'il ne dispose pas de suffisamment de pneumatiques dont l'état d'usure permettrait de prendre la piste en sécurité.

Dans ce cas, le Pilote se verra infliger par le Collège des Commissaires Sportifs une pénalité de 10 places sur la grille, nonobstant les conditions climatiques du départ et l'usage autorisé de pneumatiques pluie.

Le changement de pneumatiques pour raison de sécurité devra s'effectuer au maximum trente minutes avant l'ouverture du Parc Fermé pneumatiques s'il y a lieu.

20.7.3. Procédure de marquage et de contrôle

Chaque pneumatique est immatriculé par un code barres apposé par Michelin et repéré par un marquage spécifique.

Chaque Concurrent ou son représentant :

- devra laisser le Commissaire Technique ou son adjoint enregistrer les codes barres d'immatriculation des pneumatiques qu'il utilisera pour les différentes séances d'Essais Privés ou/et les Essais Libres officiels, les essais qualificatifs et les courses.
- sera responsable de la concordance entre les codes barres d'immatriculation enregistrés par le Commissaire Technique ou son adjoint et ceux apposés sur les pneumatiques de sa voiture.
- devra présenter, sous sa responsabilité, une voiture équipée de pneumatiques, avec codes barres enregistrés par le Commissaire Technique ou son adjoint, capables de prendre part aux tests collectifs, aux essais libres et aux essais qualificatifs et aux courses en toute sécurité. Dans le cas contraire, il pourra se voir interdire de prendre la piste.

Un pneumatique portant un code-barres n'ayant pas été enregistré par le Commissaire Technique ou son adjoint **est une non-conformité technique**.

L'enregistrement des pneumatiques neufs réservés aux Essais Privés ou aux Essais Libres, ainsi que l'horaire, sont définis par les Délégués techniques et publiés dans le document « Event Info », envoyé aux équipes en amont de l'épreuve. Toute infraction concernant les horaires programmés pour le marquage des pneumatiques

avant la première séance d'Essais Privés ou séance d'Essais Libres fera l'objet d'une décision du Comité d'Organisation.

Toute infraction concernant les horaires programmés pour le marquage des pneumatiques ou pour la mise en parc fermé (s'il a lieu) avant la première Séance d'Essais Qualificatifs sera pénalisée par les Commissaires Sportifs et aura pour conséquence une pénalité financière de deux cents (200) euros à payer par le contrevenant.

20.7.4. Mise en Parc Fermé des pneumatiques slicks

Il n'est pas prévu de parc fermé obligatoire pour les pneus lors des épreuves de la Cup. Cependant, le Comité d'Organisation peut décider la mise en place d'un Parc Fermé pneumatiques slicks lors de toute épreuve.

Dans ce cas, à l'issue du montage sur jante, tous les pneumatiques répertoriés pour les Essais Qualificatifs et pour les Courses des Concurrents désignés devront obligatoirement être placés en Parc Fermé Pneumatiques dans les 15 minutes après le montage du dernier pneu. L'heure sera mentionnée sur la fiche. Tout retard non justifié fera l'objet d'un rapport aux Commissaires Sportifs.
La mise à disposition de la totalité de pneumatiques répertoriés se fera par un représentant désigné par le Comité d'Organisation, dans les 30 minutes avant la mise en pré-grille.
Les Concurrents ne pourront amener sur la Pit Lane que les pneumatiques slicks enregistrés pour l'Epreuve, ils devront avoir les codes-barres d'immatriculation apparents pour les contrôles.
Après chaque séance d'Essais Qualificatifs et à la fin de la première Course tous les pneumatiques issus du Parc Fermé devront y être obligatoirement replacés dans les 20 minutes suivant l'ouverture du Parc Fermé des voitures.

Les roues équipant les véhicules doivent être démontées dès la fin du régime de Parc Fermé, puis amenées directement vers le Parc Fermé des pneumatiques.
Toute infraction concernant le Règlement du Parc Fermé des pneumatiques fera l'objet d'un rapport aux Commissaires Sportifs. Le non-respect de l'horaire du Parc Fermé des pneumatiques à l'issue d'une Séance d'Essais Qualificatifs pourra aller d'une pénalité financière de deux cents (200) euros à payer cash à ALPINE RACING ou son représentant, jusqu'à l'annulation pure et simple des temps de qualification obtenus au cours de la séance d'Essais Qualificatifs précédant l'infraction.

Les Concurrents désignés pour la mise en Parc Fermé de leurs pneumatiques sont :

> Première épreuve de la saison :
Lors du premier meeting de la saison, la procédure de mise en Parc Fermé des pneumatiques, définie par cet article, sera établie sur une liste fournie par le Commissaire Technique en concertation avec le Comité d'Organisation

> A partir de la 2ème épreuve de la saison

- Pilotes classés de la 1ère à la 10ème place du classement général provisoire défini après l'épreuve précédente :

Pour les essais qualificatifs et les courses, les Pilotes classés aux dix premières places du classement général provisoire devront mettre au Parc Fermé pneumatiques 6 pneumatiques slicks neufs approvisionnés sur le circuit de l'épreuve concernée.
Ces pneumatiques ne pourront en aucun cas quitter l'espace de montage ou le « Parc Fermé pneumatiques » entre l'achat et les plages horaires d'utilisation précisées pour chaque Epreuve.
Les Commissaires Sportifs pourront désigner un maximum de 3 autres Concurrents désignés qui devront respecter la procédure de mise en Parc Fermé des pneumatiques slicks. Cette désignation pourra avoir lieu jusqu'à une heure après la fin des Vérifications Administratives.

- Pilotes classés à partir de la 11ème place du classement général provisoire

Pas de Parc Fermé à partir de la deuxième Epreuve.

20.8. Limitation d'utilisation des pneumatiques pluie

Les pneumatiques pluie pourront être neufs ou usagés.
L'utilisation de pneumatiques pluie est valable uniquement pour le train de pneus complet, un montage mixte de pneus pluie et pneus slicks n'étant pas autorisé.

Il appartient au directeur de course, et à lui seul, de juger si la piste est humide. La décision sera communiquée à tous les Concurrents dans les plus brefs délais.

À la présentation du panneau « PISTE HUMIDE » ou « WET TRACK », les Pilotes conserveront le libre choix du type de leurs pneumatiques dans le respect du présent Article, étant entendu que la Séance d'Essais sera considérée comme se déroulant sur piste humide. Aucune interruption ou arrêt de la séance ne sera faite par le Directeur d'Epreuve pour ce motif. Il sera alors possible de remplacer les pneus slicks par des pneus pluie et inversement durant les Essais Qualificatifs.

COURSE
Entre la pré-grille et l'extinction du feu rouge lors de la procédure de départ, l'utilisation de pneus pluie ne sera autorisée que lorsque le directeur d'épreuve aura

déclaré la piste humide à l'aide d'un panneau « PISTE HUMIDE » ou « WET TRACK », montré à l'ensemble des participants.

À l'extinction du feu rouge lors de la procédure de départ, les Pilotes conservent à tout moment le libre choix du type de leurs pneumatiques, sans attendre qu'un panneau soit présenté par le Directeur d'Epreuve.
Si le départ de la course est donné derrière la voiture de sécurité, en raison d'une forte pluie (voir Article 33.15) ou que la course est reprise conformément à l'Article 35.5 (a), l'utilisation de pneumatiques pluie est obligatoire jusqu'à ce que la voiture de sécurité fasse son retour aux stands à la fin de la procédure.
Une pénalité "drive through" sera imposée à tout Pilote qui n'utiliserait pas des pneumatiques pluie pendant que la voiture de sécurité est sur la piste durant ces périodes.

20.9. L'utilisation de pneumatiques slick ou pluie non-autorisés durant une Séance d'Essais Qualificatifs sera sanctionnée par l'annulation des temps de qualification établis durant cette Séance.
L'utilisation de pneumatiques slick ou pluie non-autorisés durant une Course entraînera la Disqualification immédiate des résultats de la Course.
Les Commissaires Sportifs pourront décider d'aggraver ces sanctions à leur discrétion.

Art. 21.- POIDS VOITURE ET PESAGE

21.1. Le poids minimal de la voiture est défini à l'article 4.1 du Règlement Technique de la Cup.
Pendant toute la durée de l'Epreuve, la voiture doit être conforme au poids minimal.
Toutes les voitures doivent respecter les limites de poids minimal pendant toute la durée des Séances d'Essais Qualificatifs et des Courses. Aucune tolérance de poids ne sera accordée.

21.2. L'équipement de pesage désigné par le Comité d'Organisation sera la seule balance valable

21.3. Pendant les séances de qualification, les voitures pourront être pesées comme suit :

21.3.1. L'équipement de pesage sera installé dans la structure technique qui sera utilisé pour la procédure de pesage

21.3.2. Les voitures pourront être sélectionnées au hasard afin d'être pesées

21.3.3. Une fois désigné, le pilote devra aller directement à la structure technique et arrêter son moteur

21.3.4. La voiture sera alors pesée avec le pilote et le résultat sera donné au pilote ou un représentant du concurrent par écrit

21.3.5. Si la voiture ne peut atteindre la structure technique sous sa propre puissance elle sera placée sous le contrôle exclusif des commissaires de piste qui emmèneront la voiture pour être pesée

21.3.6. Si une voiture s'arrête sur la piste et que le pilote abandonne sa voiture, il doit se rendre immédiatement à la structure technique, dès son retour en pit lane, afin que son poids soit établi

21.3.7. Une voiture ou un pilote ne peut pas partir de la structure technique sans le consentement du Délégué technique

21.4. Après les essais officiels et/ou la course, toute voiture classée pourra être pesée. Si un Pilote souhaite sortir de son véhicule avant qu'il ne soit pesé, il doit demander au Délégué technique de le peser de telle façon que son poids puisse être ajouté à celui de son véhicule.

21.5. La voiture concernée sera disqualifiée si son poids est inférieur à celui spécifié dans le Règlement Technique quand elle est soumise au pesage selon les articles 21.3 et 21.4 ci-dessus, sauf quand le déficit de poids résulte de la perte accidentelle d'un composant de la voiture.

21.6. Aucune substance ne peut être ajoutée à une voiture, y être posée ou en être enlevée une fois que la voiture a été sélectionnée, ou après avoir fini les essais de qualification ou une course ou pendant la procédure de pesage (sauf par un commissaire technique agissant en sa capacité officielle).

21.7. Seuls les commissaires techniques et les officiels peuvent entrer ou rester dans la structure technique sauf permission spécifique du commissaire technique.

21.8. En cas d'infraction à ces dispositions relatives à la pesée des voitures. Les commissaires sportifs peuvent annuler tous les temps réalisés par le Pilote pendant les Essais ou le disqualifier de la Course.

Art. 22.- CARBURANT - RESERVE DE CARBURANT – RAVITAILLEMENT

22.1. L'utilisation du carburant officiel désigné par le Comité d'Organisation est obligatoire pour tous les Concurrents afin que ces derniers soient admis à participer aux épreuves, séances d'essais et courses qui constituent la Cup.

22.2. Le seul carburant officiel de chaque épreuve sera le carburant désigné par le Comité d'Organisation lors de l'épreuve concernée. Il n'est pas permis d'utiliser le carburant lors de l'épreuve suivante, de même qu'aucun carburant utilisé lors d'une précédente épreuve ne sera considéré comme valable.

22.3. L'utilisation de tout carburant autre que le carburant officiel entraînera la disqualification de la totalité de l'épreuve.

22.4. Le carburant fourni sera identifié de telle sorte que tout test de carburant puisse être effectué par la suite, principalement au moyen d'analyses comparatives.

22.5. Durant l'Épreuve, un Délégué Technique mandaté prélèvera trois (3) échantillons du carburant officiel désigné. Ces échantillons officiels seront ceux utilisés lors des analyses comparatives dans le cadre de la procédure de contrôle technique.

22.6. Durant les séances d'essais et les courses, des échantillons de carburant peuvent être prélevés par les Délégués Techniques sur les voitures en compétition, en premier lieu afin de déterminer leur conformité au carburant officiel et pour toute analyse ultérieure éventuelle.

22.7. Les échantillons de carburant seront prélevés en extrayant trois échantillons d'un (1) litre chacun dans des récipients officiels, qui seront dûment identifiés et scellés d'après les mêmes procédures que celles utilisées pour marquer toute pièce de voiture conservée pour effectuer une inspection technique.
Le carburant conservé dans les trois récipients servira à toute analyse, de nature comparative, chimique ou structurelle. L'un de ces échantillons sera envoyé au laboratoire désigné, le deuxième sera remis au Concurrent concerné et le troisième restera sous le contrôle du Comité d'Organisation pour une contre-analyse éventuelle.

22.8. L'échantillon de carburant retenu pour l'analyse sera envoyé à un laboratoire dûment accrédité, à la discrétion du Comité d'Organisation. Le laboratoire sera autorisé à briser les scellés si la description des scellés d'origine figurant dans le rapport officiel correspond aux scellés de l'échantillon reçu par le laboratoire pour analyse.

22.9. Si l'analyse effectuée sur cet échantillon de carburant donne un résultat conforme aux spécifications du carburant officiel, les parties concernées en seront informées officiellement.

22.10. Dans l'éventualité d'un résultat d'analyse excédant les tolérances établies par le Règlement ASTM D3244, le Concurrent concerné en sera informé immédiatement. En cas de mise en cause de ces résultats, le Concurrent dispose de trois jours pour envoyer son échantillon à un laboratoire de son choix pour analyse, sous réserve que ce laboratoire soit agréé par la FIA.

22.11. En cas de désaccord entre les deux analyses et si les résultats excèdent les tolérances admises en cas de double analyse, le Comité d'Organisation enverra son échantillon à un laboratoire de son choix dûment agréé par la FIA.

22.12. Le calcul final sera fait après prise en compte de tous les résultats obtenus. La décision finale sera communiquée à toutes les parties concernées.

22.13. À chaque Epreuve, les Concurrents seront informés du lieu prévu pour la fourniture de carburant.

22.14. Les voitures doivent contenir au minimum trois (3) litres de réserve de carburant lorsqu'elles stationnent au Parc Fermé à la fin des Séances d'Essais Libres ou Qualificatifs et des Courses.

Le prélèvement des trois (3) litres d'essence s'effectuera avec le véhicule positionné sur une surface plane sous la structure Alpine Racing ou le lieu défini pour les Contrôles Techniques, et sans aucun démontage d'éléments mécaniques.

22.15. Si une voiture contient moins de trois (3) litres de réserve de carburant inutilisé, les sanctions suivantes s'appliquent :

a) Après une Séance d'Essais, les temps obtenus par le Pilote seront déclarés nuls.
b) Après une Course, le Pilote sera disqualifié de cette course.

Après une Séance d'Essais ou une Course, si une voiture s'est arrêtée sur la piste sans atteindre les stands, le concurrent sera tenu de fournir l'échantillon mentionné ci-dessus, plus la quantité de carburant nécessaire à parcourir 1 tour complet du circuit en vitesse de course. Cette quantité supplémentaire de carburant sera déterminée par le Délégué Technique.

22.16. Le ravitaillement en carburant est uniquement autorisé dans la(les) structure(s) de chaque équipe/Concurrent.

22.17. Il est interdit de rajouter ou d'enlever du carburant d'une voiture pendant une Séance d'Essais Officiels ou une Course.

22.18. Il est interdit de rajouter ou d'enlever du carburant d'une voiture après qu'elle soit partie de la Pit Lane pour la première fois lors de la procédure de départ pour la Course.

22.19. Le Pilote peut rester dans sa voiture pendant le ravitaillement en carburant, mais le moteur doit être arrêté.

22.20. Lors de toute opération de ravitaillement ou manipulation de carburant :

a. le personnel concerné doit porter les vêtements ci-dessous mentionnés qui sont en conformité soit avec la norme FIA 8867-2016, FIA 8856-2000 ou FIA 8856-2018.

b. Un assistant équipé d'un extincteur en état de marche (capacité minimale 5 kg.) doit être à proximité de la voiture et doit porter des vêtements en conformité avec la norme FIA 8867-2016, FIA 8856-2000 ou FIA 8856-2018: combinaison, gants, chaussures, sous-vêtements, cagoule, chaussettes et lunettes de protection.
c. Toutes les voitures, l'équipement de ravitaillement et les conteneurs doivent être convenablement mis à la terre si nécessaire.

Art. 23.- SPECIFICATIONS GENERALES DES VOITURES

23.1. Il est interdit d'utiliser tout système de télémétrie ou tout système d'échange d'informations permettant de transmettre des données entre une voiture en mouvement et les stands et vice-versa à l'exception de tout système prévu par le Comité d'Organisation, le Règlement Sportif ou le Règlement Technique de la Cup.

Il est interdit de transmettre un signal quelconque entre une voiture en mouvement et une personne reliée à la voiture ou au Pilote (sauf instrument de chronométrage officiel prévu ci-dessous à l'article 23.4), y compris par équipement radio dans le but de communiquer verbalement entre une voiture en mouvement, son Pilote et son équipe.
Cette disposition ne s'applique pas pour le système de communication exclusif unilatéral entre la Direction de Course et les Concurrents (système de communication 4G Shop Racing) lors des sessions de roulage
Le non-respect de cette règle peut entraîner l'interdiction aux voitures concernées de prendre le départ ou encore la disqualification de la course.

23.2. Le seul système d'acquisition de données autorisé est celui qui fait partie de l'équipement d'origine de la voiture, tel que prévu à l'Article 17.4 du Règlement Technique de la Cup

23.4. Toutes les voitures doivent être équipées d'un transpondeur de chronométrage du modèle spécifié par le service de chronométrage officiel de la Cup . Les Concurrents seront responsables de l'installation et la bonne conservation des instruments de chronométrage officiel installés à bord des voitures. Toute perte ou non fonctionnement de ces appareils pourra entraîner une amende décidée par les Commissaires Sportifs.

L'emplacement du transpondeur sera celui décidé par le responsable de chronométrage et/ou le Délégué Technique. Le branchement du transpondeur est obligatoire dès que la voiture prend la piste.

23.6. Le Comité d'Organisation se réserve le droit d'imposer que chaque voiture soit équipée d'un système de positionnement (GPS). Dans ce cas, le système de positionnement sera installé selon les spécifications déterminées par le fournisseur

agréé par le Comité d'Organisation, et le fonctionnement de ce système sera obligatoire dès que la voiture prend la piste.

23.7. Dans le respect de l'Article 3.5 du présent Règlement, toute voiture doit être équipée d'un unique dispositif de caméra embarquée officielle, sauf si le Comité d'Organisation de la Cup a préalablement autorisé l'ajout d'une deuxième caméra, pour des besoins médiatiques notamment. Le modèle de caméra embarquée et de son support sont définis par le Comité d'Organisation. Leurs installation et positionnement doivent se faire selon les spécifications déterminées par le Comité d'Organisation dans un bulletin spécifique. Le fonctionnement de la caméra embarquée est obligatoire dès que la voiture prend la piste lors des Essais Libres officiels, des Essais Qualificatifs et des Courses, et durant la totalité des procédures de départ. Les Concurrents doivent s'assurer que le dispositif de caméra embarquée commence à enregistrer les images au moins 10 secondes avant que leur voiture ne quitte son emplacement dans les stands ou sa position sur la grille, quel que soit le moment. Une fois la voiture de retour en Pit Lane, la caméra doit continuer à enregistrer des images jusqu'à ce que la voiture s'arrête complètement à son emplacement dans les stands ou à l'emplacement désigné par les Officiels, à la fin d'une Séance d'Essais ou d'une Course. Le Concurrent devra s'assurer que la caméra et la carte SD correspondante soient clairement identifiées avec son numéro de course.

Il n'est pas obligatoire de fournir des images pendant les Tests Collectifs et Essais Privés. Mais il est recommandé d'utiliser ces Séances pour tester la bonne qualité des images qui devront être produites en Essais Libres Officiels ou Qualificatifs et en Course.
Tous les Concurrents engagés à l'Epreuve devront être en mesure de fournir aux Officiels un support mémoire d'une capacité suffisante pour détenir les images de la Séance d'Essais ou de la Course qu'ils viennent de disputer. Ces images proviendront de la caméra embarquée officielle.

Une seule caméra par véhicule est autorisée, sauf dérogation par le Comité d'Organisation (besoins médiatiques ou autre)

Tout concurrent participant à une Epreuve devra s'assurer qu'en Essais Libres Officiels, en Qualification et en Course, la caméra :

- est bien positionnée de manière sécurisée sur le véhicule, de façon à ce que la route de course et le volant soient bien visibles sur les images pendant toute la durée de la Séance ou Course.
- est bien alimentée afin que la caméra fonctionne correctement pendant toute la durée de la Séance ou Course
- est bien équipée d'un support mémoire en état de fonctionnement et en mesure de stocker les images de toute la durée de chaque roulage.

Tout manquement à l'une de ces trois obligations sera sanctionné à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs de l'épreuve.

A l'issue des Essais Libres Officiels ou Qualificatifs et des Courses, tous les véhicules seront dirigés vers le Parc Fermé. Le Pilote devra laisser le support mémoire à l'intérieur de la caméra, sous peine de sanction infligée à la libre discrétion des Commissaires Sportifs. La Direction de Course disposera ainsi des images, si besoin.

Seuls les officiels de l'épreuve peuvent avoir accès aux images, pendant la durée du Parc Fermé, sur simple demande.
Seul un Officiel a le droit de prélever sur le véhicule, pendant le Parc Fermé, le support mémoire de stockage des images :

- à la suite ou non d'une réclamation de la part d'un Concurrent
- afin de considérer les actions en piste et de pouvoir, le cas échéant, exploiter les images pour traiter d'éventuels incidents survenus en Qualification ou en Course.

Après chaque Séance d'Essais Qualificatifs, sur demande du Directeur d'Épreuve ou de leur propre initiative, les Commissaires Sportifs pourront contrôler les images de toute voiture qu'ils jugeront nécessaire.

Si un Concurrent souhaite visionner les images lorsque les véhicules sont sous régime de Parc Fermé, il devra entamer une procédure de réclamation accompagnée de la caution de réclamation dont le montant est communiqué dans le Règlement Particulier de chaque épreuve.

A la fin du Parc Fermé, l'obligation qu'a le Concurrent de tenir les images produites par sa caméra à disposition des Officiels de l'épreuve, n'est plus effective à moins que les images ne soient déjà en possession des Officiels.

Ces images de l'épreuve resteront la propriété du Comité d'Organisation qui se réserve le droit d'utiliser ces images sans préavis ni demande d'autorisation préalable, quel que soit leur usage.
Une demande d'autorisation préalable faite au Comité d'Organisation devra être effectuée par le Concurrent pour toute exploitation des images en dehors d'un cadre privé (réalisation de clip, utilisation digitale, diffusion sur Internet ou autres).

Néanmoins, seuls les Officiels peuvent utiliser ces images dans le but de mener une investigation sportive. **En aucun cas, le Comité d'Organisation ne se servira de ces images pour se substituer à une éventuelle investigation.**

Art. 24.- CONSIGNES DE SECURITE GENERALE ET CONDUITE

24.1 Les instructions officielles seront transmises aux Pilotes aux moyens des signaux prévus dans le Code Sportif International de la FIA. Les Concurrents ne devront utiliser aucun drapeau ou feu semblable à ceux-ci.

24.2. Il est strictement interdit aux Pilotes de conduire leur voiture dans la direction opposée à celle de la course, à moins que cette manœuvre ne soit absolument nécessaire pour retirer la voiture d'un emplacement dangereux.

Une voiture ne pourra être poussée pour être retirée d'un emplacement dangereux que dans le respect des indications données par les Commissaires de piste.

24.3. Pendant les Séances d'Essais et les Courses, les Pilotes ne peuvent utiliser que la piste et doivent à tout moment observer les dispositions du Code Sportif International F.I.A. relatives à la conduite sur circuit. Annexe L du Code Sportif International FIA Chapitre IV

Les Pilotes doivent faire tous les efforts raisonnables pour utiliser la piste à tout moment et ne peuvent quitter la piste délibérément sans raison justifiable.

Un Pilote sera considéré comme ayant quitté la piste si aucune partie de sa voiture ne demeure en contact avec celle-ci et, afin de dissiper toute doute, toute ligne blanche définissant les bords de la piste est considérée comme faisant partie de la piste mais non les bordures.

Si une voiture quitte la piste, le Pilote peut rejoindre celle-ci. Toutefois, ceci ne peut se faire que dans le respect de la sécurité et sans tirer un avantage durable quel qu'il soit. À la discrétion du Directeur d'Épreuve, un Pilote peut avoir la possibilité de redonner la totalité de tout avantage qu'il aurait gagné en quittant la piste.

Dans le cas où un Pilote ne respecterait pas les limites de la piste, le Directeur d'Épreuve ou les Commissaires Sportifs pourront décider de lui infliger les pénalités suivantes :

a) pendant une Séance d'Essais :

- annulation du temps au tour auquel le Pilote aura commis l'infraction, ou annulation du meilleur temps du Pilote à la discrétion du Directeur d'Épreuve ou des Commissaires Sportifs.
- plus de 3 infractions : à la discrétion du Directeur d'Épreuve ou des Commissaires Sportifs et jusqu'à l'annulation de tous les temps

b) pendant une course :

- Pour les deux premières infractions : pas de pénalité sauf si le non-respect des limites de piste permet au Pilote de gagner du temps ou de dépasser un autre Pilote
- Pour la troisième infraction : avertissement (drapeau noir et blanc)
- Pour la première infraction après que le drapeau noir et blanc a été présenté au Pilote concerné : pénalité de 5 secondes ajoutées au temps total de course.
- Pour la seconde infraction après que le drapeau noir et blanc a été présenté au Pilote concerné : pénalité de 10 secondes ajoutées au temps total de course.
- Pour la troisième infraction après que le drapeau noir et blanc a été présenté au Pilote concerné : pénalité de 15 secondes ajoutées au temps total de course.
- Pour la quatrième infraction après que le drapeau noir et blanc a été présenté au Pilote concerné : pénalité de passage par la voie des stands ("drive through").
- Pour la cinquième infraction après que le drapeau noir et blanc a été présenté au Pilote concerné : pénalité à la discrétion des Commissaires Sportifs.

Si pendant la course, le non-respect des limites de la piste permet au Pilote de gagner du temps ou de devancer un autre Pilote, une pénalité en temps ajoutée au temps total de Course ou un recul de places au classement pourront être appliquées même en cas de première infraction.

24.4. Si une voiture s'arrête sur la piste, les Commissaires de Piste devront l'évacuer le plus rapidement possible, afin que sa présence ne constitue pas un danger ou une gêne pour les autres Concurrents. En aucun cas un Pilote ne pourra arrêter sa voiture sur la piste sans motif justifié. Si des moyens mécaniques (remorques, grues, manitou, véhicules d'intervention...) sont utilisés par les Commissaires de Piste pour dégager la voiture, les pénalités suivantes seront appliquées :

- Dans le cas d'une Séance d'Essais Qualificatifs, le Pilote ne pourra pas poursuivre la Séance et la voiture restera sous régime de Parc Fermé.
- Dans le cas d'une Course, cette assistance entraînera la Disqualification immédiate de la course.

Si l'assistance des Commissaires de Piste est nécessaire pour dégager une voiture qui a les moyens de reprendre la piste sans intervention des moyens mécaniques, seul le meilleur temps au tour du Pilote concerné sera annulé pendant une Séance de Qualification et aucune pénalité ne sera imposée pendant une Course.

Un Pilote ne peut en aucun cas arrêter sa voiture sur la piste sans raison justifiable.

24.5. Un Pilote qui abandonne une voiture doit la laisser au point mort et avec le volant en place.

Le non-respect de cette consigne entraînera une amende de deux cents (200) euros par infraction.

24.6. Sauf si expressément autorisé par le Code ou le présent Règlement Sportif, personne d'autre que le Pilote ne peut toucher une voiture arrêtée à moins qu'elle se trouve dans le Paddock, sur la Pit Lane, au stand ou sur la grille de départ.
Dans le cas où une voiture serait ramenée à la Pit Lane à l'aide d'une aide extérieure (mécanique ou par l'intervention des Commissaires de Piste) elle ne pourra pas poursuivre la Séance ou la Course et restera sous régime de parc fermé.

24.7. Pendant les périodes commençant 15 minutes avant et se terminant 5 minutes après chaque Séance d'Essais, ainsi que pendant la période comprise entre le début du tour de formation qui précède directement la Course et le moment où la dernière voiture entre dans le Parc Fermé, personne n'est autorisé sur la piste, l'entrée ou la sortie des stands à l'exception :

a) des Commissaires de Piste ou autres personnels autorisés dans l'exercice de leurs fonctions
b) des Pilotes lorsqu'ils conduisent ou lorsqu'ils sont à pied, après en avoir préalablement reçu l'autorisation de la part d'un Commissaire de Piste
c) du personnel des équipes poussant une voiture ou retirant le matériel de la grille après que les voitures en mesure de le faire ont quitté la grille pour effectuer le tour de formation
d) du personnel des équipes lorsqu'il aide les Commissaires de Piste à déplacer une voiture depuis la grille après le départ de la Course.

24.8. Pendant une Course, le moteur peut seulement être redémarré avec le démarreur monté à bord de la voiture. L'utilisation d'un appareil externe pour redémarrer le moteur n'est permise que dans la voie des stands et sur la grille de départ.

24.9. Les Pilotes participant aux Séances d'Essais ou aux Courses doivent toujours porter une combinaison, des sous-vêtements, une cagoule, des gants, des chaussettes, des chaussures, un casque et un système de Retenue Frontale de la Tête (RFT) homologués par la FIA, comme spécifié dans le Code Sportif International.

24.10. Pendant la totalité d'une Epreuve, une limitation de vitesse de 50km/h et un maximum de précautions de sécurité seront observés à tout moment sur la voie des stands. Cette vitesse maximale dans la voie des stands pourra être modifiée d'Epreuve en Epreuve, à la discrétion du Directeur d'Epreuve.

Toute violation de cette règle pendant les séances d'Essais Libres ou Qualificatifs d'une Epreuve aura pour conséquence les pénalités suivantes :

- 1ère infraction :
  - entre 50 km/h et 60 km/h (ou entre 01 et 10 km/h au dessus de la vitesse maximum imposée) : Amende de trois cents (300) euros
  - plus de: 60 km/h (ou 10 km/h au dessus de la vitesse maximum imposée) : Amende de trois cents (300) euros + Annulation du meilleur temps de qualification
- 2ème infraction : Amende de trois cents (300) euros et annulation des deux meilleurs temps
- 3ème infraction : Disqualification de l'épreuve (sauf en Essais Libres : Amende de trois cents (300) euros et annulation de tous les temps

Toute violation de cette règle pendant les courses constituant une épreuve aura pour conséquence les pénalités suivantes :

- 1ère infraction : Une pénalité de 10 secondes ajoutées au temps total de course
- 2ème infraction : Une pénalité "drive through"
- 3ème infraction : Disqualification

Néanmoins, en conformité avec l'article 16.2, les Commissaires Sportifs pourront appliquer une pénalité supplémentaire à tout Pilote qui, selon leur avis, aurait roulé trop vite ou trop lentement afin d'obtenir un avantage quelconque, direct ou indirect, à n'importe quel moment lors des Essais Qualificatifs ou lors des Courses.

Dans le but de déterminer la vitesse dans la voie des stands, les Commissaires Sportifs peuvent utiliser toute information obtenue par des Juges de Faits au moyen d'instruments de contrôle de vitesse spécifiques (tels qu'appareils électroniques, jumelles-radars, etc.) ou par contrôle ultérieur de la vitesse enregistrée par le système d'acquisition de données monté à bord des voitures.

24.11. Si un Pilote éprouve de sérieuses difficultés mécaniques durant les Essais ou la Course, il doit quitter la piste dès que possible en toute sécurité.

24.12. Le feu arrière de la voiture doit être allumé en permanence lorsque les pneumatiques pluie sont montés ou bien sur demande du Directeur d'Épreuve. Il sera laissé à l'appréciation du Directeur d'Epreuve de décider si un Pilote doit ou non être arrêté car le feu arrière de sa voiture est éteint. Si une voiture est arrêtée pour ce motif, le Pilote pourra rejoindre la piste lorsque la faute aura été réparée.

24.13. Le Directeur d'Epreuve, le Directeur de Course ou le Délégué Médical peuvent demander à un pilote de se soumettre à un examen médical à tout moment pendant la durée de l'Epreuve.

24.15. Une voiture qui se trouve sur la piste peut utiliser toute la largeur de ladite piste. Cependant, dès qu'elle est rejointe par une voiture qui est sur le point de lui prendre un tour, le Pilote doit permettre au Pilote plus rapide de le dépasser à la première occasion possible.

Si le Pilote du véhicule rejoint ne semble pas utiliser pleinement les rétroviseurs, il lui sera présenté le drapeau bleu agité pour prévenir que le Pilote plus rapide cherche à dépasser. Tout Pilote qui ne tiendrait pas compte du drapeau bleu pourra être pénalisé par les Commissaires Sportifs.

Des infractions systématiques ou répétées peuvent entraîner la disqualification des contrevenants.

Tout Pilote ne tenant pas compte du drapeau bleu pourra être pénalisé comme suit :

a) Lors des Séances d'Essais : à la discrétion des Commissaires Sportifs, avec au minimum l'annulation du meilleur temps ;

b) Lors des courses : à la discrétion des Commissaires Sportifs, avec au minimum une pénalité de passage par la voie des stands (« drive-through »).

24.16. Les manœuvres susceptibles de gêner les autres Pilotes, telles que changer plus d'une fois de direction pour défendre une position, entraîner volontairement un véhicule au-delà du bord de la piste ou procéder à tout autre changement anormal de direction sont strictement interdites.

Tout Pilote ayant précédemment défendu sa position hors-ligne, et qui retourne vers la ligne de course, doit laisser au moins une largeur de voiture entre sa propre voiture et le bord de la piste à l'approche du virage.
Tout Pilote qui défend sa position en ligne droite, et avant toute zone de freinage, peut utiliser toute la largeur de la piste lors de son premier changement de direction, à condition qu'aucune partie importante de la voiture cherchant à le dépasser ne se trouve à son côté. Le pilote défendant sa position de cette manière ne peut quitter la piste sans raison justifiée.

Pour lever tout doute, si une partie avant de la voiture essayant de dépasser se trouve à la hauteur de la roue arrière de la voiture qui est devant, ce sera alors considéré comme étant une «partie importante».

Tout Pilote jugé coupable de l'une des infractions susmentionnées sera sanctionné comme suit :

a) Lors des Séances d'Essais Libres : à la discrétion des Commissaires Sportifs,

b) Lors des Séances d'Essais Qualificatifs : à la discrétion des Commissaires Sportifs, avec au minimum l'annulation du meilleur temps de qualification ;

c) Lors des courses : à la discrétion des Commissaires Sportifs~~, avec au minimum une pénalité de 10 secondes ajoutées au temps total de course.~~

24.17. Il est interdit de pousser la voiture le long de la piste ou sur la ligne d'arrivée, sous peine de disqualification de la voiture

24.18. Lorsqu'un Pilote est appelé aux stands pour accomplir une sanction, il ne peut franchir la Ligne sur la piste plus de trois fois avant d'entrer dans la voie des stands après que l'ordre a été donné. Le non-respect de cette règle peut entraîner la disqualification.
Les pénalités Drive-Through et Stop and Go devront être appliquées par la présentation d'un des panneaux « Drive-Through » ou « Stop and Go » accompagné du numéro du pilote concerné, dès que possible par le Directeur d'Epreuve.

Rappel : les pénalités en temps, de drive through, de Stop and Go et recul de places sur la grille de départ ne sont susceptibles, ni de réclamation, ni d'appel.

24.19 La présentation d'un ou plusieurs drapeaux jaunes aux postes d'observation des Commissaires de piste indique l'existence d'un certain danger sur la piste. Les Pilotes doivent réduire la vitesse et se préparer à changer de direction ou éventuellement à s'arrêter. Il est strictement interdit de dépasser en pareil cas.

Toute violation de cette règle pendant les Séances d'Essais Privés, Libres ou Qualificatifs d'une épreuve pourra avoir pour conséquence les pénalités suivantes :

- 1ère infraction : Annulation, au minimum, du meilleur temps de qualification
- 2ème infraction : Annulation, au minimum des trois meilleurs temps de qualification.
- 3ème infraction : Amende de 300 Euros et annulation de la totalité des temps de qualification.

Toute violation de cette règle pendant une course pourra avoir pour conséquence les pénalités suivantes :

- 1ère infraction : Pénalité de passage par la voie des stands (« drive-through »)
- 2ème infraction : Pénalité de 60 secondes ajoutées au temps total de Course.
- 3ème infraction : Disqualification

Les décisions des Commissaires Sportifs concernant toute annulation de temps pour non-respect d'un ou de plusieurs drapeaux jaunes ne pourront faire l'objet d'un appel.

24.20. Neutralisation des essais.

À la suite d'un incident important mais ne réclamant toutefois pas l'arrêt des essais, lorsque le Directeur d'Epreuve l'estime nécessaire, il pourra déclarer la session sous « full yellow ».

La procédure suivante sera appliquée :

- Le Directeur d'Epreuve fera afficher sur les moniteurs de chronométrage la mention «full yellow».
- Les Commissaires de Piste agiteront le drapeau jaune sur la totalité des postes de Commissaires du circuit.
- Tout temps au tour enregistré après que le signal de « full yellow » est donné ne sera pas pris en considération.
- S'il est prouvé qu'un Pilote ne ralentit pas de manière significative pendant cette procédure, une sanction sera décidée par les Commissaires Sportifs

La fin de la procédure et le retour à la normale seront annoncés de la manière suivante :

- sur les moniteurs de chronométrage
- en faisant agiter le drapeau vert par les Commissaires de piste pendant un tour.

À partir du moment où les drapeaux verts seront agités, à la fin de la neutralisation sous « full yellow », les temps au tour seront à nouveau pris en considération.

24.21. Quand un Pilote utilise une échappatoire, il doit respecter les instructions des Commissaires de piste et suffisamment ralentir avant de rejoindre la piste.

Toute violation de cette règle aura pour conséquence la sanction suivante :

a) lors des Séances d'Essais Libres officiels : à la discrétion des Commissaires Sportifs.
b) lors des Séances d'Essais Qualificatifs : annulation du meilleur temps de qualification
c) lors des Courses : une pénalité "drive through"

24.22. À aucun moment une voiture ne pourra être conduite d'une manière inutilement lente, erratique ou jugée potentiellement dangereuse pour les autres Pilotes ou toute autre personne.

24.23. À tout moment d'une épreuve (essais libres, séance qualificative ou course), toute infraction ayant eu pour conséquence (de l'avis des Officiels) de faire courir un risque majeur pour la sécurité des personnes pourra donner lieu à des sanctions de disqualification (d'une ou de plusieurs épreuves) ou de suspension.

24.24 Aucun animal (à l'exception de ceux qui auront été spécialement autorisés pour leur utilisation par les services de sécurité) n'est admis dans l'enceinte des stands, sur la piste, dans le paddock ou dans l'ensemble des zones accessibles aux spectateurs.

24.25 Sauf par leur pilotage sur la piste, les Concurrents ne sont pas autorisés à tenter de modifier l'adhérence de toute partie de la surface de la piste.

Art. 25.- VOIE DES STANDS, ET ASSISTANCE

25.1. La partie de la piste comprise entre la première ligne de la voiture de sécurité et le début de la voie des stands sera désignée comme l'entrée de la voie des stands (« Pit Entry »). Il est interdit de dépasser dans cette zone, à moins que le véhicule soit à l'arrêt.

25.2. La partie de la piste comprise entre la fin de la voie des stands et la deuxième ligne de la voiture de sécurité sera désignée comme la sortie de la voie des stands (« Pit Exit »). Il est interdit de dépasser dans cette zone, à moins que le véhicule soit à l'arrêt.

25.3. La voie des stands sera divisée en deux voies. La voie la plus rapprochée du mur des stands est appelée "voie rapide", et la voie la plus proche des garages est appelée "voie intérieure".
Excepté quand des voitures se trouvent à la fin de la Pit-Lane au titre des Articles 25.9, 31.2. et 34., la « voie intérieure » est la seule zone de la Pit-Lane où il est permis de travailler sur une voiture. Cependant, lorsque des voitures se trouvent à la fin de la Pit-Lane au titre de l'Article 31.2. et 34.5, aucune intervention ne pourra être effectuée dans la voie rapide si elle est susceptible de gêner d'autres voitures essayant de quitter la Pit-Lane.

25.4. Tout Pilote ayant l'intention de quitter la piste ou d'entrer dans la zone des stands ou du paddock devra signaler son intention en temps utile et s'assurer qu'il peut le faire en toute sécurité.
Pendant les séances d'essais et les courses, l'accès aux stands n'est permis que via la zone de décélération. Toute violation de cette règle entraînera une amende d'un minimum de trois cents (300) euros et pourra même aller jusqu'à la disqualification de l'épreuve à la seule discrétion des Commissaires Sportifs.

25.5. Sauf en cas de force majeure, reconnu en tant que tel par les Commissaires Sportifs, ou à moins qu'il n'en soit décidé autrement par le Directeur d'Epreuve ou son adjoint

s'il est désigné, toute partie d'un pneu d'une voiture entrant dans la voie des stands ne doit pas franchir, dans quelque sens que ce soit, une ligne peinte sur la piste dans le but de séparer les voitures entrant dans la voie des stands de celles qui sont en piste. Afin de dissiper tout doute, « franchir » signifie que l'extérieur d'un pneu ne devrait pas dépasser l'extérieur, par rapport à la voie des stands, de la ligne concernée peinte sur la piste.

Toute violation de cette règle pendant les Séances d'Essais Qualificatifs aura pour conséquence les pénalités suivantes :

- 1ère infraction : Annulation du meilleur temps de qualification
- 2ème infraction : Annulation de tous les temps

Toute violation de cette règle pendant les courses aura pour conséquence les pénalités suivantes :

- 1ère infraction : Pénalité de 10 secondes ajoutées au temps total de Course
- 2ème infraction : Pénalité de passage par la voie des stands (« drive through »)
- 3ème infraction : Disqualification

25.7. Il est de la responsabilité du Concurrent de libérer sa voiture depuis sa position de « pit stop » après un arrêt aux stands, que s'il peut le faire en toute sécurité.
Dans tous les cas détaillés dans cet Article 25.7, une voiture sera considérée avoir été libérée soit lorsqu'elle quitte son stand (en sortant du garage) soit lorsqu'elle aura complètement quitté sa position de « pit stop » ou la zone de travail désignée sur la voie intérieure.

a) Une voiture ne peut pas être libérée depuis son garage ou position de pit stop si cela met en danger le personnel dans la Pit-Lane ou bien un autre Pilote. Les voitures dans la voie rapide ont la priorité sur celles qui quittent la voie intérieure.

b) Si une voiture est considérée avoir été libérée d'une manière, dans une situation ou un état dangereux au cours d'une séance d'essais, les Commissaires Sportifs pourront faire reculer ce pilote d'autant de places sur la grille qu'ils le jugeront approprié.

c) Si une voiture est considérée avoir été libérée d'une manière, dans une situation ou un état dangereux au cours d'une procédure de départ ou d'une Course, une pénalité en temps pourra être imposée. Toutefois, si le pilote se retire de la Course parce que la voiture est libérée dans des conditions dangereuses, une amende peut être imposée au Concurrent.

d) Une pénalité supplémentaire sera imposée à tout pilote qui, de l'avis des Commissaires Sportifs, continue à conduire sa voiture en sachant qu'elle a été libérée dans une situation ou état dangereux.

25.8. Le Comité d'Organisation désignera une zone de la Pit Lane où chaque équipe/concurrent pourra travailler et où pourront avoir lieu les arrêts aux stands. Pour les équipes concurrentes utilisant les stands, cette zone sera, si possible, celle située juste en face de leur garage.

Pendant une Epreuve, il n'est pas permis d'arrêter ou de stationner une voiture, même temporairement, en dehors de la zone de la voie des stands assignée à l'équipe/concurrent concernée.

Toute violation de cette règle pendant les Séances d'Essais Qualificatifs ou pendant les Courses sera soumise à l'appréciation des Commissaires Sportifs qui seront seuls juges de la sanction appliquée.

25.9. Tout Pilote entendant prendre le départ de la course depuis la voie des stands ne pourra conduire sa voiture depuis le garage ou zone de travail attribuée à son équipe qu'à la fermeture de la sortie des stands avant le départ prévu du tour de formation et il devra s'arrêter en file dans la voie rapide.
Dans ces circonstances, il sera autorisé de travailler sur la voie rapide mais les seules opérations permises seront les suivantes :

- Démarrer le moteur et toute préparation directement associée ;
- Le montage ou démontage de dispositifs de refroidissement et/ou chauffage admis ;
- Toute modification effectuée pour le confort du Pilote ;
- Changement des jantes et pneumatiques.

Au moment où les voitures sont autorisées à quitter la Pit-Lane, elles devront le faire dans l'ordre établi à l'article 31.2 à moins qu'une autre voiture ne soit excessivement retardée. À tout moment les Pilotes doivent suivre les instructions des commissaires.

25.10. Les voitures ne peuvent entrer sur la « voie rapide » ou y stationner qu'avec le Pilote assis dans la voiture derrière le volant en position normale, même lorsque la voiture est poussée.

25.11. Sauf si une voiture est poussée de la grille à tout moment lors de la procédure de départ, les voitures ne pourront être conduites que depuis l'emplacement attribué en Pit-Lane jusqu'à la sortie des stands.

Toutes les voitures auxquelles il aura été demandé de s'arrêter à la sortie des stands pendant une période d'intervention de la voiture de sécurité doivent former une file dans la voie rapide et partir dans l'ordre dans lequel elles sont arrivées à moins qu'une autre voiture ne soit excessivement retardée.

25.12 Il est interdit de peindre des lignes sur la voie des stands.
Toute infraction à cette disposition entraînera une amende d'un minimum de cinq cents (500) euros et la sanction pourra même aller jusqu'à la Disqualification de l'Epreuve à la seule discrétion des Commissaires Sportifs.

25.13 À l'exception de ce qui est prévu à l'Article 25.9 ci-dessus, aucun matériel ne pourra être laissé sur la « voie rapide ».

Toute violation de cette règle pendant les Séances d'Essais Qualificatifs ou pendant les Courses sera soumise à l'appréciation des Commissaires Sportifs qui seront seuls juges de la sanction à appliquer.

25.14. A aucun moment, une voiture ne peut faire marche arrière dans la voie des stands par ses propres moyens.
Si un Pilote dépasse sa zone de garage et s'arrête au-delà, la voiture ne peut regagner sa propre zone de garage qu'en étant poussée et en ayant son moteur coupé.

Toute violation de cette règle pendant les Séances d'Essais aura pour conséquence la sanction suivante : l'annulation du meilleur temps de qualification.

Toute violation de cette règle pendant les Courses aura pour conséquence la sanction suivante : une pénalité de passage par la voie des stands (« drive-through »).

25.15. Les zones de la voie des stands ne pourront être utilisées dans aucun autre but que la participation aux Séances d'Essais et aux Courses pour lesquelles les Concurrents sont engagés, sauf autorisation délivrée par le Directeur d'Epreuve et/ou son Adjoint.

Tout manquement à cette règle entraînera une amende de cinq cents (500) euros pour la première infraction, de mille (1.000) euros en cas de deuxième infraction et mille cinq cents (1.500) euros en cas de troisième infraction au cours de la saison.

Si une voiture doit être déplacée sur la voie des stands à n'importe quel moment, cela ne peut se faire qu'après en avoir reçu l'autorisation du Directeur d'Epreuve et/ou de son Adjoint et la voiture devra être déplacée dans le sens de la course et moteur à l'arrêt.

25.16. Il est interdit de rajouter de l'huile et tout autre fluide pendant les courses et les Essais Qualificatifs. Toute infraction à cette règle entraînera la disqualification de la course du contrevenant.

25.17. Les personnes de moins de 16 ans ne sont pas admises dans la voie des stands.

25.18. En cas d'utilisation d'un garage par une équipe, les portes de ce garage doivent être ouvertes en permanence, sauf demande spécifique des Officiels, durant les séances d'essais qualificatifs et les courses de la Cup . L'intérieur doit toujours demeurer visible depuis la voie des stands pendant toute la durée des périodes d'activité sur la piste.

25.19. Tant que le feu vert à la sortie des stands n'est pas allumé, les Pilotes ne sont pas autorisés à se diriger vers la sortie de la Pit-Lane ni attendre dans la « voie rapide », sauf dans le cas prévu à l'Article 25.9 du présent Règlement.

25.20. Dans des circonstances exceptionnelles, le Directeur d'Épreuve peut demander la fermeture de l'entrée de la voie des stands pendant la course pour des raisons de sécurité.

a) Dans ce cas, les Pilotes ne peuvent entrer dans la voie des stands que pour effectuer des réparations essentielles et entièrement évidentes sur la voiture.
b) Une pénalité de 10 secondes ajoutées au temps total de Course sera imposée à tout Pilote qui, de l'avis des Commissaires Sportifs, entre dans la voie des stands pour toute autre raison pendant que celle-ci est fermée.

25.21. Il est interdit de grimper sur les grillages anti-débris au-dessus du mur des stands pendant une Epreuve, y compris après la fin des Courses. Toute infraction pourra être sanctionnée par les Commissaires Sportifs avec une amende de 200 Euros.

Art. 26.- PARC FERMÉ

26.1. Immédiatement après la fin des séances d'essais qualificatifs et des courses, toutes les voitures doivent se rendre directement sans s'arrêter au lieu désigné par le Règlement particulier comme Parc Fermé, sans recevoir aucun objet quel qu'il soit et sans aucune assistance (hormis celle des Commissaires de piste, si nécessaire). Le Parc Fermé pourra également être organisé sous les structures techniques des équipes, dans le Paddock. Cette information sera communiquée lors du Briefing de l'épreuve concernée

N'ont accès au Parc Fermé que les seuls Officiels en charge de sa supervision. Aucune intervention d'aucune sorte n'y est permise, à moins d'être autorisée par ces Officiels.

Les règles du Parc Fermé entrent en vigueur à la fin des Séances d'Essais Qualificatifs et des Courses dès le franchissement du drapeau à damier sur la ligne d'arrivée. À cet instant, si une voiture se trouve en cours d'intervention sur la voie des stands, toute opération sur la voiture doit être immédiatement interrompue et il appartient au

Pilote de se conformer aux instructions des Officiels pour conduire sa voiture directement en Parc Fermé.

À moins d'y être autorisé par les Commissaires Sportifs, le fait de ne pas se conformer immédiatement aux règles du Parc Fermé à l'issue d'une séance d'Essais Qualificatifs entraînera l'annulation de tous les temps de qualification. Toute infraction à cette règle après une course entraînera la Disqualification de la voiture de la course.

À défaut d'autre disposition prise par les Commissaires Sportifs, toutes les voitures demeureront sous le régime du Parc Fermé jusqu'à ce que le signal de fin d'application des règles du Parc Fermé soit donné, au minimum trente (30) minutes après signature et publication des résultats provisoires par le Directeur d'Epreuve.

Personne d'autre que le Pilote n'est autorisé dans la voiture entre la fin d'une Séance et la mise en parc fermé.
Pour les voitures attendues à la cérémonie de podium général, une fois celui-ci terminé, le Délégué Technique présent indiquera à un membre du team concerné de ramener la voiture à l'espace désigné comme parc fermé ou au lieu des Contrôles Techniques sous la surveillance d'un Délégué Technique ou d'un commissaire de piste.

26.2. Tant que le Parc Fermé est opérationnel, les règles du Parc Fermé s'appliquent dans la zone située entre la ligne d'arrivée et la sortie ou la fin du Parc Fermé.

26.3. Le Parc Fermé devra être sécurisé pour empêcher toute personne non autorisée d'y avoir accès.

26.4. Pendant la durée allant de l'entrée en vigueur des règles du Parc Fermé jusqu'à la libération des voitures du Parc Fermé, chaque Concurrent mettra à disposition au moins un mécanicien pour s'acquitter des obligations liées aux procédures du Parc Fermé.

26.5. La fin du régime de Parc Fermé sera communiquée sur les moniteurs de chronométrage, dans la mesure du possible, ou par tout autre moyen.

Art. 27.- BRIEFING

27.1. Un Briefing effectué par le Directeur d'Epreuve se déroulera selon les indications fournies par le Règlement Particulier. Tous les Concurrents (ou leurs représentants désignés) et les Pilotes des voitures admises à participer à l'Epreuve doivent assister à la totalité du Briefing et doivent signer la feuille de présence.

La porte de la salle de Briefing sera fermée à l'heure du début du Briefing et les retardataires n'y auront plus accès.

27.2. Tous les Concurrents sont responsables de la participation de leurs Pilotes au Briefing. Une amende de deux cents (200) euros sera infligée à tout Concurrent et/ou Pilote absent lors du briefing ou arrivant en retard. Tout retard au briefing sera assimilé à une absence au briefing. En cas de récidive durant la saison, une amende de quatre cents (400) euros sera infligée au Concurrent ou au Pilote.
En cas de troisième infraction, le pilote ne sera pas admis à prendre part à l'Epreuve concernée.

Art. 28.- ESSAIS LIBRES ET ESSAIS QUALIFICATIFS

28.1. Sauf disposition contraire dans le présent Règlement Sportif, les règles de discipline en vigueur dans la voie des stands et sur la piste ainsi que les mesures de sécurité seront les mêmes pour toutes les séances d'essais que celles en vigueur pendant les courses.

28.2. Aucun Pilote ne pourra prendre le départ de la Course sans avoir pris part aux essais Qualificatifs, sauf cas de force majeure reconnu comme tel par les Commissaires Sportifs qui pourront, dans ce cas, autoriser le Pilote concerné à prendre le départ de la Course.

28.3. Pendant tous les Essais, un feu rouge et un feu vert seront placés à la sortie des stands. Les voitures ne pourront sortir de la voie des stands que lorsque le feu vert sera allumé. En outre, un drapeau bleu et/ou un feu bleu clignotant sera présenté à la sortie des stands pour prévenir les Pilotes quittant la voie des stands si des voitures approchent sur la piste.

28.4. Le nombre de voitures autorisées à participer aux Essais Qualificatifs sera limité à 43 concurrents maximum, ce qui correspond à la plus petite capacité de grille de départ de la saison 2026, soit Nogaro. ~~au maximum autorisé par la licence du circuit concerné~~.
Les Séances d'Essais Qualificatifs seront ouvertes à tous les Concurrents et Pilotes admis à participer à l'Epreuve. Le Comité d'Organisation de la Cup se réserve le droit d'élargir le nombre maximum de véhicules à s'engager pour une épreuve.

28.5. Deux séances de 20mn seront organisées pour la composition respective des grilles de départ des Courses 1 et 2.

Tous les tours effectués pendant la Séance d'Essais Qualificatifs seront chronométrés. À l'exception des tours pendant lesquels un drapeau rouge est présenté, il sera considéré qu'une voiture a effectué un tour chaque fois qu'elle franchira la Ligne par la piste ou par la ligne des stands. Les temps au tour, enregistrés après qu'un signal de « full yellow » ou un signal d'arrêt (drapeau rouge) soit donné, ne seront pas pris en considération pour le classement.

28.6. À l'issue de chaque séance des Essais Qualificatifs, le meilleur temps obtenu par chaque Pilote sera officiellement publié et affiché au tableau d'affichage officiel.

Si deux ou plusieurs Pilotes réalisent le même temps lors d'une Séance d'Essais Libres ou Qualificatifs, priorité sera donnée au Pilote qui aura été le premier à réaliser ce temps.

Tant que le nombre maximal de voitures autorisées à prendre le départ d'une course n'est pas dépassé, les Pilotes n'ayant pas pu être qualifiés pour la Course en raison d'un cas de force majeure peuvent être admis à prendre place sur la grille de départ à la discrétion des Commissaires Sportifs. Des Pilotes et des voitures supplémentaires ne peuvent être admis sur la grille de départ que si les conditions suivantes sont remplies :

a) aucun des Pilotes et voitures qualifiés ne subira de préjudice si des Pilotes et des voitures supplémentaires sont admis sur la grille de départ.
b) les Pilotes supplémentaires doivent avoir la connaissance complète du circuit et des consignes générales de sécurité.
c) les voitures supplémentaires seront toujours placées aux dernières positions, au fond de la grille de départ.

Si plus d'un pilote ne peut enregistrer un temps, ils seront ordonnés comme spécifié ci-dessous :

a) tout Pilote ayant essayé d'enregistrer un temps en commençant un flying lap.
b) tout Pilote n'ayant pas réussi à commencer un flying lap.
c) tout Pilote n'ayant pas quitté la pit lane.

Dans chacun des cas précédents, si plus d'un Pilote est concerné, l'ordre sera défini par rapport au classement général provisoire de la Cup.
Tout Pilote accepté de cette manière sera placé à l'arrière de la grille de départ après l'application de toute autre pénalité et derrière tout Pilote accepté par l'application de l'Article 30.2 dont le meilleur temps qualificatif dépasse les 110% du temps le plus rapide de la Séance.

Pour l'épreuve de Spa Francorchamps (17 au 19 Septembre 2026), les séances d'Essais Qualificatifs seront organisées de la façon suivante :

- Une seule séance d'Essais Qualificatifs de 30mn sera organisée
- Le meilleur temps de chaque concurrent sera pris en compte et constituera la grille de départ de la Course 1
- Le second meilleur temps de chaque concurrent sera pris en compte et constituera la grille de départ de la Course 2

Pour l'épreuve de Navarra (16 au 18 Octobre 2026), les séances d'Essais Qualificatifs seront organisées de la façon suivante :

- Une seule séance d'Essais Qualificatifs de 40mn sera organisée
- Le meilleur temps de chaque concurrent sera pris en compte et constituera la grille de départ de la Course 1
- Le second meilleur temps de chaque concurrent sera pris en compte et constituera la grille de départ de la Course 2

28.7. Si le nombre de voitures qualifiées pour les courses est supérieur au nombre maximal de voitures pouvant prendre le départ, deux voitures de réserve seront sélectionnées sur la base des temps de qualification.

En cas de désistement d'une voiture qualifiée pour quelque raison que ce soit, seules ces voitures de réserve peuvent être admises à participer à la course.

28.8. Si une voiture est engagée par un équipage - Concurrent composé de deux Pilotes, chaque équipage devra nommer un Pilote A et un Pilote B, par écrit et au plus tard aux Vérifications Administratives. Il est établi que le Pilote A participera aux Essais Privés/Libres 1, aux Essais Qualificatifs 1, tandis que le Pilote B participera aux Essais Privés/Libres 2, aux Essais Qualificatifs 2. Le Pilote A participera à la Course 1 s'il se qualifie, le Pilote B participera à la Course 2 s'il se qualifie.

Même si un des Pilotes n'a pas pu participer à sa Session d'Essais Qualificatifs, toute inversion dans les Pilotes et tout non-respect de cette règle annulera tous les temps réalisés lors des Essais Qualificatifs par cet équipage.

En cas d'infraction constatée, la voiture concernée pourra partir en dernière position des deux courses, à la discrétion du Collège des Commissaires Sportifs

28.9. Le Directeur d'Epreuve peut interrompre les Essais aussi souvent et pour aussi longtemps qu'il l'estime nécessaire pour dégager la piste ou pour permettre l'enlèvement d'une voiture.
Dans toute la mesure du possible, le temps perdu par l'interruption d'une Séance d'Essais Qualificatifs sera rattrapé afin que la période minimale prévue pour la Séance d'Essais soit accomplie.

Au cas où une ou plusieurs Séances d'Essais seraient ainsi interrompues ou la durée prévue raccourcie, aucune réclamation ni appel relatif aux conséquences possibles sur la qualification des Pilotes admis au départ ne sera recevable.

Si la seconde Séance d'Essais Qualificatifs n'a pas lieu pour des raisons de force majeure, la grille de départ de la seconde Course sera déterminée suivant l'ordre des

deuxièmes meilleurs temps au tour réalisés par les Pilotes au cours de la première séance d'Essais Qualificatifs.

28.10. Tout Pilote qui, de l'avis des Commissaires Sportifs, s'arrête inutilement sur le circuit ou gêne inutilement un autre Pilote sera passible des pénalités prévues à l'article 28.12.

28.11. Si après un incident ou l'arrêt d'une voiture sur le circuit, il devient nécessaire d'arrêter (drapeau rouge) ou de neutraliser (« full yellow ») les Essais Qualificatifs, le meilleur temps au tour du Pilote impliqué sera annulé.

Les décisions du Directeur d'Epreuve ou des Commissaires Sportifs concernant toute annulation de temps pour ce motif ne pourront faire l'objet ni d'une réclamation, ni d'un appel.

Dans le cas d'un incident impliquant plus d'une voiture, et où les Commissaires Sportifs retiennent qu'un des Pilotes n'a aucune responsabilité directe dans l'incident, ils pourront décider de ne pas le pénaliser.

Dans le cas où l'arrêt d'une voiture serait motivé par un problème technique, hors responsabilité du Pilote et de l'équipe/Concurrent, reconnu et accepté par les Commissaires Techniques ou par le personnel technique, le Directeur de Course ou les Commissaires Sportifs pourront décider de n'appliquer aucune pénalité.

28.12. En cas d'une infraction de conduite pendant une Séance d'Essais, les Commissaires Sportifs pourront supprimer un ou plusieurs temps au tour d'un Pilote, ou bien faire reculer le Pilote d'autant de places sur la grille qu'ils jugeront nécessaire. Dans ce cas-ci, un Concurrent ne pourra pas faire appel contre la décision des Commissaires Sportifs.

a) À moins qu'il ne soit complètement clair qu'un Pilote a commis une infraction de conduite, un tel incident sera normalement investigué après la Séance concernée.
b) Si besoin, il sera également tenu compte des dispositions des Articles 16.1 et 16.2.

28.13. À la fin de chaque session, les Pilotes ne peuvent franchir la ligne d'arrivée qu'une seule fois. Toute violation de cette règle sera pourra être sanctionnée par une amende de deux cents (200) euros.

Art. 29.- ARRET DES ESSAIS

29.1. Dans le cas où il deviendrait nécessaire d'arrêter les essais à cause de l'encombrement du circuit à la suite d'un accident, ou parce que les conditions atmosphériques ou d'autres raisons en rendent la poursuite dangereuse, le drapeau rouge sera déployé et tous les feux d'annulation seront allumés sur la Ligne. Simultanément, des drapeaux

rouges seront déployés à tous les postes de Commissaires de Piste et le feu de signalisation passera au rouge en sortie de voie des stands.

29.2. Lorsque le signal d'arrêt est donné, toutes les voitures doivent immédiatement réduire leur vitesse et rentrer lentement dans la Pit-Lane et toutes les voitures abandonnées sur la piste seront retirées et placées en lieu sûr. Aucun temps au tour enregistré après qu'un signal d'arrêt soit donné ne sera pris en considération.

Art. 30.- GRILLE DE DEPART

30.1. Le nombre de voitures autorisées à prendre le départ de chaque Course de la Cup sera limité ~~au maximum autorisé par la licence du circuit concerné~~ à 43 concurrents. Toutefois, le Comité d'Organisation de la Cup se réserve le droit d'élargir le nombre maximum de véhicules à s'engager pour une épreuve.
Si le nombre de positions disponibles sur la grille de départ est inférieur au nombre maximal de voitures autorisées à prendre le départ de la Course, en application de l'Annexe O du Code Sportif International F.I.A., les voitures n'ayant pas de place sur la grille prendront le départ depuis la fin de la voie des stands comme spécifié à l'Article 31.2 et en respectant les dispositions de l'Article 25.7.
Ces voitures devront s'aligner dans la voie rapide de la voie des stands et dans l'ordre de la Séance d'Essais Qualificatifs.

30.2. Un Pilote dont le meilleur temps qualificatif dépasse 110% du temps le plus rapide de la séance, ou qui ne peut pas enregistrer un temps, ne sera pas autorisé à participer à la Course. Néanmoins, dans des circonstances exceptionnelles qui pourront inclure la réalisation d'un temps au tour approprié lors d'une précédente Séance d'Essais ou de Tests Collectifs, les Commissaires Sportifs pourront autoriser la voiture à prendre le départ de la Course.
Tout Pilote accepté de cette manière sera placé à l'arrière de la grille de départ après l'application de toute autre pénalité.

Si plus d'un Pilote est accepté de cette manière, leur ordre sera déterminé par les Commissaires Sportifs dans le respect de l'Article 28.6. Dans ce cas, la décision des Commissaires Sportifs ne pourra faire l'objet d'aucun appel de la part des Concurrents.

30.3. Si plusieurs Pilotes réalisent des meilleurs temps au tour identiques, priorité sera donnée à celui qui a réalisé ce temps le premier.

Une fois que la grille a été établie en accord avec les Articles 30.8 ou 30.9, les pénalités de position de grille seront appliquées aux Pilotes concernés dans l'ordre dans lequel les infractions ont été commises.

30.4. Sur décision du Directeur de Course, le départ sur la grille s'effectuera en formation décalée 2 x 2, ou 1 x 1.

30.6. Tout Concurrent dont la voiture serait dans l'impossibilité de prendre le départ pour quelle que raison que ce soit (ou qui a de bonnes raisons de penser que sa voiture ne sera pas prête à prendre le départ) devra en informer les Commissaires Sportifs dès qu'il en aura l'occasion et, dans tous les cas, pas plus tard que 60 minutes avant le départ de la Course. Si une voiture est ainsi retirée, l'intervalle laissé sur la grille sera comblé en conséquence.

Tout Concurrent dont la voiture ne prend pas le départ d'une Course sans en avoir dûment informé les Commissaires Sportifs pourra se voir infliger une amende de deux cents (200) euros.

COMPOSITION DE LA GRILLE DE LA PREMIERE COURSE

30.8. A moins qu'elle ne soit prévue autrement par le Règlement Particulier de l'Epreuve concernée, la grille de départ de la première Course sera déterminée suivant l'ordre des meilleurs temps au tour réalisés par les Pilotes au cours de la première Séance d'Essais Qualificatifs (si le classement final ne peut pas être publié, le dernier classement provisoire publié sera pris en considération pour établir la grille de départ).

PRE-GRILLE

30.10. Avant les séances, la présence en pré-grille est obligatoire :

- pendant vingt (20) minutes, pour les séances d'Essais Libres officiels
- pendant vingt (30) minutes, pour les séances d'Essais Qualificatifs et les Courses,

Pendant le régime de pré-grille, toutes les voitures doivent être conformes à l'Article 14 du Règlement Technique de la Cup.

En cas de retard dû à un problème technique ou pour toute autre raison, le Concurrent devra en faire part aux Commissaires Techniques qui seront seuls juges de la validité du motif et de l'éventualité de faire un rapport aux Commissaires Sportifs, lesquels pourront alors décider de l'application d'une sanction.

Art. 31.- PROCEDURE DE DEPART

31.1 La procédure de départ appliquée sera une procédure de départ arrêté selon la Règlementation standard des circuits asphalte 2026.
Selon les horaires officiels de l'épreuve, douze (12) ou quinze (15) minutes avant l'horaire prévu pour le départ du tour de formation, la sortie des stands sera ouverte et toutes

les voitures, y compris celles qui sont requises de démarrer la course depuis la voie des stands, seront autorisés à quitter la voie des stands afin de réaliser un ou plusieurs tour(s) de reconnaissance. A l'issue de ce(s) tour(s), toutes les voitures partant de la grille doivent s'arrêter sur la grille dans l'ordre de départ, moteur à l'arrêt.

Le Directeur de Course peut autoriser les Pilotes à effectuer plus d'un tour de reconnaissance. Dans ce cas, les Pilotes effectueront un passage par la voie des stands à une vitesse très réduite entre chacun des tours. Toute conduite dangereuse ou tout dépassement de vitesse dans la voie des stands entre les tours de reconnaissance sera sanctionné(e) par une pénalité à l'encontre du Pilote contrevenant en vertu de l'Article 24.10

Tous les Pilotes se dirigeant vers la sortie des stands à ce moment doivent le faire à une vitesse constante et avec une position d'accélérateur constante. Cela est applicable sur la totalité de la voie des stands que ce soit pour un Pilote sortant de son garage, ou sa position en Pitlane, pour se diriger vers la sortie des stands ou en passant par la voie des stands entre deux tours de reconnaissance.

Toute voiture qui ne complèterait pas un tour de reconnaissance ou incapable de joindre la grille de départ par ses propres moyens ne sera pas autorisée à prendre le départ de la course depuis la grille de départ.

31.2 Neuf (9) minutes avant l'horaire de départ prévu pour le tour de formation, un signal d'avertissement annonce que la fermeture de la sortie de la ligne des stands aura lieu deux (2) minutes plus tard.

Sept (7) minutes avant l'horaire de départ prévu pour le tour de formation, la sortie des stands sera fermée et un second signal sonore retentira. Toute voiture se trouvant encore dans les stands pourra prendre le départ depuis les stands, à condition d'avoir rejoint la sortie de la ligne des stands par ses propres moyens. Si plusieurs voitures sont concernées, elles devront se mettre en file dans l'ordre dans lequel elles se seront qualifiées. Cependant, toute voiture rejoignant la fin de la voie des stands après le signal « cinq minutes » devra démarrer derrière toute voiture déjà alignée à la sortie de la voie des stands.

Ces voitures pourront rejoindre la course dès que l'ensemble du plateau aura franchi la fin de la Pitlane pour la première fois après le départ.

31.3 L'approche du départ sera annoncée par des panneaux présentés cinq minutes, trois minutes, une minute et quinze secondes (facultatif) avant le départ du tour de formation. Chacun de ces panneaux sera accompagné d'un signal sonore.

31.4 Lorsque le signal « trois minutes » est présenté, toutes les voitures sur la grille et toute voiture sur la voie rapide de la Pitlane doivent avoir leurs roues montées. Après ce signal, les roues pourront être démontées uniquement dans les stands. Toute voiture dont toutes les roues ne seraient pas montées au signal « trois minutes » sera pénalisée par un passage par la voie des stands (« drive through »).

Egalement au signal « trois minutes », toutes les personnes, sauf les Pilotes, Officiels et le personnel technique des équipes devront quitter la grille. Le personnel des équipes et les chariots de matériel doivent commencer à quitter la grille.

31.5. Lorsque le panneau « une minute » sera montré, les moteurs seront démarrés et tout le personnel technique des équipes devra quitter la grille avant que le signal « quinze secondes » ne soit donné en emportant tout le matériel avec eux.

Si un membre du personnel de l'équipe touche une voiture ou si du matériel appartenant à une équipe est connecté à une voiture sur la grille après que le signal « quinze secondes » est montré, le Pilote de la voiture concernée devra commencer la Course depuis la voie des stands conformément à l'article 31.2. Une pénalité de passage par la voie des stands (« drive through ») sera imposée à tout Pilote qui n'aurait pas pris le départ de la Course depuis la voie des stands pour ce motif.

Si un Pilote a besoin d'assistance après le signal « quinze secondes », il devra lever le bras et lorsque toutes les autres voitures en mesure de partir auront quitté la grille, les Commissaires seront alors chargés de pousser la voiture dans la voie des stands.

Dans l'un ou l'autre des cas ci-dessus, les commissaires se tiendront à côté de la ou des voiture(s) concernée(s) munis de drapeaux jaunes afin d'avertir les Pilotes arrivant derrière.

31.6. Lorsque le drapeau vert est agité, toutes les voitures sur la grille entament le tour de formation sous la conduite du Pilote se trouvant en pole position.

Lorsqu'ils quittent la grille, tous les Pilotes doivent respecter la limite de vitesse de la voie des stands jusqu'à ce qu'ils dépassent l'emplacement de la pole position sur la grille.

Tout Pilote se trouvant dans l'impossibilité de prendre le départ du tour de formation, doit lever le bras pour le signaler aux Commissaires.

Les Commissaires de Piste devront pousser toute voiture (ou toutes les voitures) restant sur la grille dans la voie des stands par la voie plus rapide immédiatement après que les voitures en mesure de le faire ont quitté la grille. Tout Pilote poussé hors

de la grille ne peut tenter de démarrer la voiture et doit suivre les instructions des Commissaires.

31.7. Pendant le déroulement du tour de formation, il est interdit d'effectuer des essais de départ et les voitures devront rester en formation aussi serrée que possible.

31.8. Pendant le tour de formation, les dépassements sont autorisés uniquement si une voiture s'est attardée et si les voitures placées derrière elles sont obligées de la doubler afin d'éviter de retarder indûment le reste du plateau. En pareil cas, les pilotes pourront dépasser uniquement afin de rétablir l'ordre de départ initial.

Tout pilote retardé de cette façon, et qui ne peut pas rétablir l'ordre de départ original avant qu'il atteigne la première ligne de voiture de sécurité, doit entrer dans la Pitlane et prendre le départ depuis la fin de la voie des stands comme spécifié à l'article 31.2

Une pénalité de 10 secondes ajoutées au temps total de course sera infligé à tout Pilote qui, de l'avis des Commissaires Sportifs, a dépassé sans nécessité une autre voiture pendant le tour de formation.

Une pénalité de passage par la voie des stands (« Drive-Through ») sera imposée à tout Pilote qui ne sera pas rentré dans la voie des stands pour ne pas avoir rétabli l'ordre de départ initial avant qu'il n'atteigne la première ligne de voiture de sécurité.

31.9. Lorsque les voitures reviendront sur la grille à la fin du tour de formation, elles s'arrêteront sur leur position respective sur la grille, en gardant leur moteur en marche.

Les Commissaires de grille se tiendront en dehors de la piste le long a minima de chaque ligne de la grille avec des panneaux indiquant le numéro de chaque voiture ou le numéro de ligne jusqu'à ce que la voiture concernée soit complètement arrêtée.

Tout Pilote ne respectant pas les indications données par les Commissaires de grille lorsqu'il prend sa place et/ou qui arrête sa voiture en dehors de la position indiquée par les lignes de la grille, pourra être pénalisé à la discrétion des Commissaires Sportifs. Notamment les deux roues avant de la voiture doivent être totalement positionnées à l'intérieur de son emplacement de grille en faisant en sorte qu'aucune partie significative de la voiture ne soit située à l'extérieur de l'emplacement de grille quelle que soit l'orientation. Également aucun pneu avant ne doit être situé sur la ligne blanche avant de l'emplacement de grille.
Si un Pilote dépasse son emplacement sur la grille de départ, il doit faire un signe de la main aux Commissaires de grille. Il est strictement interdit de faire reculer une voiture sur la grille pour quelque raison que ce soit.

Le départ sera un départ arrêté. Le signal sera donné au moyen de feux. Toutefois, le Comité d'Organisation des Clio Cup Series se réserve le droit d'appliquer un départ lancé ou un départ sous Safety Car, selon les règles de la Règlementation Générale Circuit FFSA. Le cas échéant, l'information sera donnée au briefing des pilotes.

31.10 Une fois que les voitures sont arrêtées et qu'aucun panneau n'est plus montré le long de la grille, le signal « cinq secondes » est présenté et, 5 secondes plus tard, le starter allumera le ou les feux rouges. À tout moment après l'apparition du ou des feu(x) rouge(s), le départ de la course sera donné par l'extinction du (ou des) feu(x) rouge(s).

Si le circuit est équipé d'un système de départ F1, une fois que les voitures sont arrêtées et qu'aucun panneau n'apparait le long de la grille, le feu de 5 secondes sera allumé suivi des feux quatre, trois, deux et une seconde.

À tout moment après l'apparition du feu « une seconde », le départ de la course sera donné par l'extinction de la totalité des feux rouges.

Pendant le départ d'une course, aucune personne ne pourra se tenir le long du mur des stands, à l'exception des officiels exécutant des taches spécifiques à la demande du Directeur d'Epreuve et/ou de son adjoint et des commissaires pompiers munis d'un équipement de lutte contre l'incendie.

TOUR DE FORMATION SUPPLEMENTAIRE

31.11. Si, après le retour sur la grille de départ au terme du tour de formation, un problème apparaît, les procédures suivantes s'appliqueront :

31.11.1. Si un problème susceptible de compromettre le départ apparaît sur une voiture, le Pilote doit l'indiquer aux commissaires et le commissaire responsable de sa ligne doit immédiatement agiter un drapeau jaune. Si le Directeur d'Epreuve décide que le départ doit être interrompu, un drapeau vert sera agité après que les feux d'annulation auront été allumés, un panneau indiquant « EXTRA FORMATION LAP » sera montré et toutes les voitures en mesure de le faire devront effectuer un autre tour de formation tandis que la voiture qui a été victime du problème est déplacée dans la voie des stands.

Lorsqu'ils quittent la grille afin de compléter le tour de formation supplémentaire, tous les Pilotes doivent respecter la limite de vitesse de la voie des stands jusqu'à ce qu'ils dépassent l'emplacement sur la grille de la pole position.

Les membres de l'équipe concurrente de la voiture déplacée dans la voie des stands pourront alors tenter de remédier au problème et, dans le cas où elle y parviendrait, la voiture pourra prendre le départ de la course depuis la sortie de la voie des stands.

Dans le cas où plus d'une voiture seraient impliquées, leur ordre de départ sera déterminé en fonction de l'ordre dans lequel elles auront atteint la sortie de la voie des stands.

Chaque fois qu'un « extra formation lap » se produit, la course sera écourtée de deux (2) minutes ou si la course se dispute sur un nombre de tours déterminé, celle-ci sera réduite d'un tour.

Toute voiture qui allait commencer la course depuis la voie des stands peut rejoindre le tour de formation supplémentaire une fois que tout le peloton a passé la fin de la voie des stands pour la première fois. Si une voiture est déjà dans la voie rapide, elle doit rejoindre le tour de formation supplémentaire en quittant la voie rapide dès que possible. Toutes ces voitures peuvent effectuer le tour de formation supplémentaire mais doivent entrer dans la voie des stands et commencer la course depuis la fin de la voie des stands dans l'ordre dans lequel elles y arrivent.

31.11.2. Si un autre type de problème qui ne nécessite pas d'interrompre le départ (voir 31.11.3. ci-dessous) se pose, les Pilotes devront faire un tour de formation supplémentaire comme indiqué au point 31.11.1 ci-dessus.

a) Tout Pilote responsable de l'interruption du départ mais qui serait en mesure de prendre le départ de l'extra formation lap doit entrer dans la voie des stands à la fin du tour et prendre le départ de la course depuis la voie des stands en conformité avec l'article 31.2
b) Une pénalité « drive through » sera imposée à tout Pilote qui ne prendrait pas le départ de la course depuis la voie des stands

31.11.3 DEPART RETARDE

a) Si le Directeur d'Epreuve décide que le départ doit être retardé et que le tour de formation n'a pas commencé, les feux d'annulation seront allumés et un panneau « DELAYED START » sera présenté. La procédure de départ recommencera à partir du point cinq (5) minutes.

   Le changement de pneumatiques sur la grille ne sera pas autorisé pendant ce laps de temps.

Chaque fois que cela se produit, la Course sera écourtée d'un tour ou si la Course se dispute sur une durée déterminée ou maximale, celle-ci sera réduite de deux minutes

b) Si le tour de formation a commencé et que le Directeur d'Epreuve décide que le départ doit être interrompu, les feux d'annulation seront allumés et un panneau « DELAYED START » sera présenté, toutes les voitures devront retourner sur la grille et les teams / Concurrents seront informés du retard probable via les moniteurs de chronométrage. Une fois l'heure de départ connue, la procédure de départ recommencera à partir du point cinq (5) minutes.

Le changement de pneumatiques sur la grille ne sera pas autorisé pendant ce laps de temps.

Chaque fois que cela se produit, la course sera écourtée d'un tour ou si la Course se dispute sur une durée déterminée ou maximale, celle-ci sera réduite de deux minutes

31.12. Si l'article 31.11 s'applique, la course comptera tout de même pour le classement de la Cup, quelque soit le nombre de fois où la procédure a été répétée ou quelque soit la distance / durée dont la course en a été réduite du fait de cette procédure.

31.13. Aucun ravitaillement en carburant ne sera autorisé sur la grille si plusieurs procédures de départ sont nécessaires en vertu de l'Article 31.11.

Toute infraction à cette règle entraînera la disqualification de la Course.

31.14. Une variation de la procédure de départ ne sera admise que dans les cas suivants :

a) S'il commence à pleuvoir après l'apparition du signal 5 minutes mais avant le départ de la course et que, de l'avis du directeur de l'Epreuve, les équipes concurrentes devraient avoir la possibilité de changer de pneumatiques, les feux d'annulation seront allumés sur la Ligne de départ, et la procédure de départ recommencera à partir du point 10 minutes.

b) Si le départ de la Course est imminent et que de l'avis du Directeur d'Epreuve, la quantité d'eau sur la piste est telle que celle-ci ne puisse être négociée en sécurité, même avec des pneus pluie, les feux d'annulation seront allumés sur la Ligne et des informations concernant le retard possible seront affichées sur les moniteurs de chronométrage. Une fois l'heure de départ connue, un avertissement sera donné au moins dix minutes à l'avance.

c) Si le départ de la Course est donné derrière la voiture de sécurité, l'Article 33.15 s'applique.

Cette variation de la procédure de départ pourra être appliquée également si un autre type de problème se pose après l'apparition du signal 5 minutes.

31.15. Une pénalité d'au moins 10 secondes ajoutées au temps total de course, pouvant aller jusqu'à la Disqualification de la Course, sera infligée à tout Pilote qui sera jugé avoir :

a) Bougé avant que le signal de départ ne soit donné.
b) Ne pas positionner correctement sa voiture sur la grille de départ comme décrit à l'Art. 31.9.
c) Toute partie de la zone de contact de ses pneus avant, en dehors des lignes (avant et latérales), au moment où le signal de départ est donné.

Néanmoins si le Pilote est jugé avoir gagné une ou plusieurs places au moment du départ ou bien un avantage significatif, alors une pénalité de passage par la voie des stands pourra être imposée.

Art. 32.- LA COURSE

32.1. Entre l'ouverture de la voie des stands et l'extinction du feu rouge pendant la procédure de départ, l'utilisation de pneumatiques pluie ne sera autorisée que lorsque le Directeur d'Epreuve aura déclaré que la piste est humide au moyen d'un panneau « Wet Track », présenté à tous les participants.

Après l'extinction du feu rouge, les Pilotes conserveront à tout moment le libre choix du type de pneumatiques (« slick » ou « pluie »), sans attendre qu'un signal soit donné par le Directeur d'Epreuve.

32.2. Pendant la course, les Pilotes sortant de la voie des stands ne pourront le faire que lorsque le feu à la sortie de la voie des stands sera vert, et sous leur propre responsabilité. Un Commissaire de piste muni d'un drapeau bleu ou d'un feu bleu clignotant préviendra également le pilote si des voitures approchent sur la piste.

32.4. Un maximum de quatre (4) personnes par voiture portant l'identification appropriée sera autorisé dans la zone du mur des stands.

32.5. Pendant l'arrêt aux stands, chaque équipe est responsable de l'emplacement et de la manipulation de tous ses équipements (y compris de la voiture) et doit veiller à ne pas interférer avec le déroulement normal de la Course.

32.6. En prévision d'un arrêt aux stands, le matériel ne peut être préparé sur la zone de travail que pendant le tour précédant l'arrêt de la voiture.

32.7. Les voitures doivent être entièrement libérées de tous les tuyaux et outils avant de quitter la zone d'intervention des stands. Toute infraction à cette règle peut entraîner une pénalité infligée à la discrétion des Commissaires Sportifs.

32.8. Après tout arrêt aux stands, il incombe au Concurrent de s'assurer que la voiture dont il est responsable ne quitte la zone d'intervention au stand que lorsqu'elle peut le faire en toute sécurité. Les voitures dans la voie rapide ont la priorité sur celles qui quittent la voie intérieure.

Au minimum, une pénalité de 10 secondes ajoutées au temps total de course sera appliquée en cas d'infraction à cet Article.

32.9. Dès qu'un Concurrent a terminé son arrêt au stand, le personnel de son équipe devra libérer la zone d'intervention de la voie des stands de tout équipement ou matériel susceptible de gêner d'autres Concurrents.

32.10. Si une voiture doit officiellement se retirer de la course et rentrer aux stands, elle devra immédiatement être poussée vers le stand qui est le sien ou dans la zone du Parc Fermé.

32.11. Si, de l'avis des Commissaires de la voie des stands et des Officiels, une équipe, avertie préalablement ou non, place ses équipements de sorte à constituer un danger, une obstruction ou une interférence avec les activités d'un autre Concurrent, une pénalité sera infligée à la discrétion des Commissaires Sportifs au Concurrent concerné. Une telle pénalité pourra aller jusqu'à la Disqualification du contrevenant de la course.

Art. 33.- VOITURE DE SECURITE

33.1. La voiture de sécurité sera conduite par un Pilote de circuit expérimenté. Elle aura à son bord un observateur, capable de reconnaître toutes les voitures en course, et qui sera en contact radio permanent avec la Direction de Course.

33.2. Avant le début de la procédure de départ, la voiture de sécurité quittera la voie des stands et prendra position à l'avant de la grille et restera là jusqu'à ce que le signal des cinq minutes soit donné. A ce moment-là (excepté en application de l'Article 33.15 ci-dessous), elle couvrira un tour complet du circuit et rejoindra son emplacement.

33.3. La voiture de sécurité pourra être mise en service pour neutraliser la course sur décision du Directeur d'Epreuve. Elle ne sera utilisée que si des Concurrents ou des officiels courent un danger physique immédiat sur ou près de la piste, dans des circonstances ne justifiant néanmoins pas la suspension de la course.

33.4. Quand l'ordre d'utiliser la voiture de sécurité est donné, le message "SAFETY CAR DEPLOYED" sera affiché sur l'écran de chronométrage si possible, et tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux jaunes agités et un panneau «SC» pendant la durée de l'intervention.

33.5. Aucune voiture ne pourra être conduite de manière inutilement lente, erratique ou jugée potentiellement dangereuse pour les autres Pilotes ou toute autre personne à tout moment pendant que la voiture de sécurité est déployée. Ceci s'appliquera que la voiture soit conduite sur la piste, dans l'entrée des stands ou dans la voie des stands.

33.6. La voiture de sécurité, feux orange allumés, rejoindra la piste quel que soit l'endroit où se trouve la voiture en tête de la course à cet instant.

33.7. Toutes les voitures en course doivent réduire leur vitesse et se mettre en file derrière la voiture de sécurité à une distance inférieure à dix longueurs de voiture.

33.8. À l'exception des cas énoncés ci-après (alinéas a) à h)), aucun Pilote ne pourra dépasser une autre voiture sur la piste, y compris la voiture de sécurité, tant qu'il n'aura pas franchi la Ligne pour la première fois après le retour aux stands de la voiture de sécurité. Si la voiture de sécurité est toujours en intervention au début du dernier tour, ou si elle est déployée lors du dernier tour, l'article 33.14 sera appliqué.

Les exceptions sont les suivantes :

a) si une voiture y est invitée par la voiture de sécurité ;
b) selon article 33.15 et 35.6;
c) le Pilote de toute voiture entrant dans les stands pourra dépasser une autre voiture restant sur la piste, voiture de sécurité comprise après avoir atteint la première ligne de la voiture de sécurité ;
d) le Pilote de toute voiture quittant les stands pourra dépasser ou être dépassée par une autre voiture sur la piste avant qu'elle n'atteigne la deuxième ligne de la voiture de sécurité ;
e) lors de son retour aux stands, la voiture de sécurité pourra être dépassée par des voitures sur la piste une fois qu'elle aura atteint la première ligne de la voiture de sécurité ;
f) Un Pilote dans l'entrée de la voie des stands, dans la voie des stands ou à la sortie des stands peut dépasser un autre qui est aussi dans une de ces trois zones
g) toute voiture s'arrêtant à sa zone de travail désignée sur la Pit Lane pendant que la voiture de sécurité utilise la Pit Lane (voir art. 33.11 ci-dessous) pourra être dépassée ;
h) si une voiture ralentit en raison d'un problème évident.

33.9. Quand le Directeur d'Epreuve le lui ordonnera, l'observateur à bord de la voiture de sécurité utilisera un feu vert pour faire signe de dépasser à toutes les voitures se

trouvant entre cette voiture et la voiture de tête. Ces voitures continueront de rouler à vitesse réduite et sans se dépasser, jusqu'à ce qu'elles atteignent la file de voitures se trouvant derrière la voiture de sécurité.

33.10. La voiture de sécurité sera utilisée au moins jusqu'à ce que la voiture de tête soit derrière la voiture de sécurité et que les autres voitures soient alignées derrière la voiture de tête.

Une fois derrière la voiture de sécurité, la voiture de tête doit rester à une distance inférieure à dix (10) longueurs de voiture de la voiture de sécurité (excepté en application de l'Article 33.12).

33.11. Pendant que la voiture de sécurité est en service, les voitures pourront entrer dans la voie des stands, mais elles ne pourront regagner la piste que lorsque le feu vert à la sortie de la voie des stands aura été allumé. Il sera allumé en permanence, sauf lorsque la voiture de sécurité et la file de voitures qui la suit passeront devant la sortie des stands, ou seront sur le point de le faire. Une voiture regagnant la piste avancera à une vitesse appropriée jusqu'à ce qu'elle atteigne l'extrémité de la file de voitures se trouvant derrière la voiture de sécurité.

Dans certaines conditions, le Directeur d'Epreuve pourra demander à la voiture de sécurité et aux voitures d'emprunter la voie des stands.
Dans ce cas, un signal d'utiliser la Pit-Lane sera donné avant le début de l'entrée de la voie des stands et les Concurrents en seront informés via les écrans de chronométrage. A condition que les feux orange du Safety Car restent allumés, toutes les voitures doivent le suivre dans la voie des stands sans dépasser, remonter celle-ci et rejoindre la piste, sous peine de drive-through à tout Pilote qui ne rentrerait pas dans la voie des stands.

Toute voiture entrant dans la voie des stands dans ces conditions pourra toutefois s'arrêter dans son garage ou dans la zone de pit stop désignée.

33.12. Lorsque le Directeur d'Epreuve rappellera la voiture de sécurité, un message « SAFETY CAR IN THIS LAP » sera affiché, si possible, sur les moniteurs de chronométrage et les feux orange de la voiture seront éteints. Ce sera le signal pour les équipes et les Pilotes qu'elle rentrera dans la voie des stands à la fin de ce tour.

A ce moment-là, la première voiture de la file derrière la voiture de sécurité pourra imposer l'allure et, si nécessaire, se situer à plus de dix longueurs de voiture derrière elle.

Afin d'éviter le risque d'accidents avant que la voiture de sécurité ne rentre aux stands, mais après qu'elle aura éteint ses feux, les Pilotes doivent continuer à une allure ne

comportant ni accélération ou freinage intempestifs, ni toute autre manœuvre susceptible de mettre en danger d'autres Pilotes ou de gêner le nouveau départ.

Lorsque la voiture de sécurité approchera de l'entrée des stands, les panneaux SC aux postes de surveillance seront retirés et, à l'exception du dernier tour de la course, les drapeaux jaunes seront retirés lorsque le leader approchera de la Ligne et un drapeau vert sera montré sur la Ligne.

33.13. Chaque tour accompli pendant que la voiture de sécurité est utilisée sera compté comme un tour de course.

33.14 Si la voiture de sécurité est encore utilisée au début du dernier tour, ou elle est déployée pendant le dernier tour, celle-ci regagnera la voie des stands à la fin du dernier tour et les voitures passeront sous le drapeau à damier selon la procédure normale sans être autorisées à doubler.

33.15 Dans des circonstances exceptionnelles, le départ de la course (ou la reprise en accord avec l'article 35.5 du présent règlement) peut être donné derrière la voiture de sécurité. Dans les deux cas, ses feux orange seront allumés à tout moment avant le signal cinq minutes. C'est le signal pour les Pilotes que le départ (ou la reprise) de la course sera donné derrière la voiture de sécurité. En même temps, dans la mesure du possible, un message de confirmation sera affiché sur les moniteurs de chronométrage.

Lorsque les feux verts s'allumeront, la voiture de sécurité quittera la grille suivie de toutes les voitures dans l'ordre de la grille à une distance inférieure à 10 longueurs de voiture en respectant la limite de vitesse de la voie des stands jusqu'à ce qu'ils dépassent l'emplacement sur la grille de la pole position. Lors de ce départ de course il n'y aura aucun tour de formation et la course commencera lorsque les feux verts seront allumés.
Toute voiture devant prendre le départ de la course depuis la voie des stands peut rejoindre la course lorsque la totalité du plateau aura passé la fin de la voie des stands pour la première fois. Ces voitures devront rentrer dans la voie des stands après le retour de la voiture de sécurité aux stands et rejoindre la course depuis la fin de la voie des stands une fois que la totalité du plateau aura passé celle-ci après le retour de la voiture de sécurité aux stands.

Les dépassements pendant les tours derrière la voiture de sécurité ne sont autorisés que dans les circonstances suivantes :

a) si une voiture est retardée en quittant la grille et les voitures derrière elle ne peuvent éviter de la dépasser sans retarder indûment le reste du plateau,
ou :

b) s'il y a plus d'une voiture démarrant depuis la voie des stands et une d'elles est indûment retardée.

Dans les deux cas, les Pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre de départ initial ou l'ordre dans lequel ils se trouvaient à la sortie de la voie des stands lorsque la Course a commencé.

Tout Pilote retardé dans ces deux cas et qui serait incapable de rétablir l'ordre de départ initial avant qu'il n'atteigne la première ligne de la voiture de sécurité doit rentrer dans la voie des stands et ne pourra rejoindre la course que lorsque la totalité du plateau aura passé la fin de la voie des stands.

Une pénalité de passage par la voie des stands (« drive-through ») sera imposée à tout Pilote qui aura, de l'avis des Commissaires Sportifs, dépassé sans nécessité une autre voiture pendant le premier tour.

Également une pénalité de passage par la voie des stands (« drive through ») sera imposée à tout Pilote qui ne sera pas rentré dans la voie des stands pour ne pas avoir rétabli l'ordre de départ initial avant qu'il n'atteigne la première ligne de la voiture de sécurité.

Art. 34.- SUSPENSION DE LA COURSE

34.1. Si les Concurrents ou des Officiels sont mis en danger physique immédiat par les voitures de course sur la piste et le Directeur d'Épreuve juge que les circonstances sont telles que la Course ne peut pas continuer en sécurité, même derrière la voiture de sécurité, la Course sera suspendue.

S'il s'avère nécessaire de suspendre la course, le Directeur d'Epreuve et/ou son Adjoint ordonnera que des drapeaux rouges soient déployés à tous les postes de commissaires de piste et que le(s) feu(x) rouge(s) signalant l'interruption de la course soi(en)t allumé(s) sur la Ligne.

34.2. Lorsque le signal de suspension de la course est donné, tout dépassement est interdit, la sortie des stands sera fermée et toutes les voitures devront se rendre lentement jusqu'à la voie des stands. La première voiture à arriver sur la voie des stands devra avancer directement jusqu'à la ligne de drapeau rouge, telle que définie dans les Notes de Briefing, en restant sur la voie rapide, toutes les autres voitures doivent s'arrêter en ligne derrière la première voiture.

34.3. Si des voitures ne sont pas en mesure de revenir sur la voie des stands du fait que la piste est bloquée, elles seront ramenées lorsque la piste sera dégagée et seront disposées dans l'ordre qu'elles occupaient avant la suspension de la course.

En outre, toutes les voitures dans la voie des stands ou à l'entrée des stands au moment où la course a été suspendue seront disposées dans l'ordre qu'elles occupaient avant la suspension de la course.
Dans tous les cas, l'ordre sera établi au dernier point où il était possible de déterminer la position de toutes les voitures. Toutes ces voitures seront ensuite autorisées à reprendre la course.

La Voiture de Sécurité sera conduite devant la file de voitures dans la voie rapide.

34.4. Pendant la suspension de la course :

a) ni la course ni le système de chronométrage ne seront arrêtés mais, en application de l'Article 8.2 le compte à rebours sera arrêté ;
b) il sera possible d'intervenir sur les voitures une fois qu'elles seront arrêtées sur la voie des stands mais toute intervention de ce genre ne pourra pas empêcher la reprise de la course ;
c) tout ravitaillement en carburant est interdit.
d) Seuls les membres des équipes, les Officiels et les cameramen de TV dûment accrédités seront autorisés sur la voie des stands.

34.5. Sauf demande des Officiels, les voitures ne peuvent pas être déplacées de la voie rapide lorsque la course est suspendue. Une pénalité de passage par la voie des stands (« drive through ») sera imposée à tout Pilote dont la voiture serait déplacée de la voie rapide à toute autre partie de la pit lane.

Les Pilotes doivent se conformer en permanence aux directives des commissaires de piste.

34.6. Si une course est suspendue au bout d'au moins 21 minutes, les voitures seront dirigées directement vers le Parc Fermé et la course ne sera pas reprise.

Si la course ne peut être reprise, les résultats seront ceux obtenus à la fin de l'avant-dernier tour avant le tour au cours duquel le signal de suspension de la course a été donné et le classement sera établi en conséquence.

Art. 35.- REPRISE DE LA COURSE

35.1. Le retard sera réduit autant que possible et dès que l'heure de reprise sera connue, les équipes en seront informées par l'intermédiaire des moniteurs de chronométrage, dans tous les cas au moins sept (7) minutes auparavant.

Si la course est reprise dans des conditions de piste humide et que le directeur de course estime que plus d'un tour est nécessaire, dans ce cas l'utilisation de pneus pluie

comme spécifié à l'article 20.8 est obligatoire. Si tel est le cas, au moment des sept (7) minutes, cette information sera confirmée à tous les Concurrents par le biais du système de messagerie officiel.

35.2. Des signaux seront donnés : cinq minutes, trois minutes, une minute et quinze secondes (facultatif) avant la reprise de la Course et chacun de ces signaux sera accompagné d'un signal sonore.

35.3. Lorsque le signal trois minutes est donné, toutes les voitures doivent être équipées de leurs roues qui, après ce signal, ne pourront être retirées que si la voiture a été déplacée hors de la voie rapide ou lors d'une autre suspension de la course.
Toute voiture dont toutes les roues ne seront pas complètement montées au signal trois minutes sera pénalisée par un passage par la voie des stands (« drive through »).

Au point "deux minutes", toutes les voitures entre la voiture de sécurité et le leader seront autorisés à quitter la voie des stands, accomplir un autre tour sans dépassement, entrer dans la voie des stands puis rejoindre la file de voitures derrière la voiture de sécurité.

35.4. Lorsque le signal "une minute" est donné, les moteurs doivent être mis en marche et tout le personnel des équipes doit quitter la voie des stands avec tout le matériel avant que le signal quinze secondes ne soit donné (le cas échéant). Dans le cas où un Pilote aurait besoin d'aide après le signal quinze secondes, s'il a été présenté, il devra lever le bras et, dès que le reste des voitures capables de quitter la voie des stands l'aura fait, les Commissaires de Piste recevront l'ordre de pousser la voiture dans la voie intérieure des stands. Dans ce cas, des Commissaires de Piste munis de drapeaux jaunes se tiendront à côté de toute voiture concernée pour prévenir les Pilotes arrivant derrière. Les Pilotes peuvent quitter la voie rapide pour dépasser n'importe quelle voiture incapable de quitter la voie des stands.

Si un membre du personnel d'une équipe touche une voiture ou si un équipement d'une équipe est connecté à une voiture après que le signal des quinze (15) secondes a été montré, le cas échéant, le Pilote de la voiture concernée sera autorisé à quitter la voie des stands lorsque la course reprendra, mais il devra rentrer dans la voie des stands lorsque la voiture de sécurité reviendra. Il pourra rejoindre la course une fois que la dernière voiture aura passé la sortie des stands après le nouveau départ. Une pénalité de passage sera infligée à tout Pilote qui ne reprend pas la course depuis la voie des stands pour cette raison.

35.5. La course reprendra derrière la voiture de sécurité lorsque les feux verts seront allumés ou lorsqu'un drapeau vert sera agité. La voiture de sécurité entrera dans les stands après un tour à moins que :

a) la course ne soit reprise en conditions de piste humide et que le Directeur d'Epreuve considère que plus d'un tour est nécessaire, dans ce cas l'utilisation de pneumatiques pluie comme spécifié à l'Article 20.8 est obligatoire ;
b) toutes les voitures ne sont pas encore alignées derrière la voiture de sécurité
c) un autre incident se produit, rendant nécessaire une autre intervention.

Lorsque les feux verts s'allumeront, la voiture de sécurité quittera la voie des stands, suivie de toutes les voitures à une distance inférieure à 10 longueurs de voiture.

35.6. Les dépassements derrière la voiture de sécurité ne seront autorisés que dans les cas suivants :

a) Tout Pilote retardé en quittant sa position dans la voie rapide où pendant le(s) tour(s) derrière la voiture de sécurité peut dépasser afin de rétablir sa position de départ pourvu qu'il le fasse avant qu'il n'atteigne la première ligne de la voiture de sécurité dans le tour auquel la voiture de sécurité rentre en pit lane. S'il ne réussit pas à le faire, il devra entrer de nouveau dans la voie des stands et il ne pourra pas réintégrer la course une fois que l'ensemble du plateau aura dépassé la fin de la voie des stands après que la course a été reprise.
Une pénalité de passage par la voie des stands ("drive through") sera imposée à tout Pilote qui ne sera pas rentré dans la voie des stands pour ne pas avoir rétabli l'ordre de départ initial avant qu'il n'atteigne la première ligne de la voiture de sécurité dans le tour où la voiture de sécurité rentre dans la voie des stands.
b) Les Pilotes peuvent quitter la voie rapide afin de dépasser une voiture retardée en quittant sa position dans la voie rapide.

Tout Pilote dont la voiture a été poussée depuis la voie rapide, en conformité avec l'Article 35.4 ci-dessus, ne peut pas dépasser afin de rétablir l'ordre avant que la course ne soit suspendue.

35.7. L'une des pénalités mentionnées dans l'Article 14.4.i) ou 14.4.k) sera infligée à tout Pilote qui, de l'avis des Commissaires, aura dépassé une autre voiture sans nécessité pendant ce tour (ou tours).

Pendant ce tour, les Articles 33.12, 33.13, 33.14 et 33.15 s'appliqueront.

35.8. Si la Course ne peut être reprise, les résultats seront ceux obtenus à l'issue de l'avant-dernier tour avant le tour au cours duquel le signal de suspension de la Course a été donné.

Art. 36.- ARRIVEE

36.1. Le signal de fin de Course sera donné sur la ligne d'arrivée dès que la voiture de tête franchira la ligne pour la première fois après l'expiration de la durée prévue pour la Course en accord avec l'Article 8.2.

36.2. Si, pour une raison quelconque, (autre que celles prévues par l'Article 34.1), le signal de fin de Course est donné à une voiture autre que celle de tête et avant que celle-ci n'ait effectué le nombre de tours prévus ou distance prévue, la Course sera considérée s'étant terminée lorsque la voiture de tête a franchi pour la dernière fois la ligne d'arrivée avant que le signal ne soit donné.
Si le signal de fin de Course est donné à la voiture de tête avant que celle-ci n'ait effectué le nombre de tours prévus, alors la Course sera considérée terminée au moment où est présenté le drapeau.

36.3. Si le signal de fin de Course est retardé, pour quelque raison que ce soit, la Course sera considérée comme terminée au moment où elle aurait dû se terminer.

36.4. Après avoir reçu le signal de fin de Course, toutes les voitures se rendront directement du circuit au Parc Fermé sans s'arrêter, sans retard inutile, sans recevoir aucun objet quel qu'il soit et sans recevoir aucune assistance (hormis celle des Commissaires de piste, si nécessaire).

Après la Course, toute voiture classée ne pouvant atteindre la zone du Parc Fermé par ses propres moyens sera placée sous le contrôle exclusif des Commissaires de piste qui l'emmèneront au Parc Fermé.

Art. 37.- CLASSEMENT

37.1. La voiture classée en première position sera celle ayant couvert la durée prévue dans le temps le plus court ou, le cas échéant, celle qui aura franchi la ligne d'arrivée en tête à la fin de la durée de course maximale (ou plus si la Course a été interrompue, voir Article 8.2). Toutes les voitures seront classées compte tenu du nombre de tours complets qu'elles auront accomplis et, pour celles qui auront totalisé le même nombre de tours, en fonction de l'ordre dans lequel elles ont franchi la ligne d'arrivée.

37.2. Les voitures ayant parcouru moins de 75 % du nombre de tours couverts par le vainqueur (arrondi au nombre inférieur de tours) ne seront pas classées.

37.3. Le classement officiel provisoire sera publié après la Course. Ce sera le seul classement valable, sous réserve des modifications qui pourraient y être introduites en vertu du Code ou du présent Règlement Sportif.

37.4. Si une intention de faire appel des résultats officiels de la Course est formulée, le classement concerné sera considéré comme provisoire jusqu'à ce que la décision soit rendue à la fin de la procédure d'appel.

Art. 38.- CEREMONIE DU PODIUM

38.1. Dans toutes les épreuves constituant la Cup, une cérémonie de remise des prix aura lieu sur le podium après chacune des Courses.

38.2. Les Pilotes recevant un trophée sont tenus d'assister à la cérémonie du podium et de se conformer aux règles et instructions relatives à cette procédure. Aucune exception ne sera tolérée, sauf cas de force majeure ou dûment approuvé par le Comité d'Organisation.

38.5. Toute personne qui n'est pas directement concernée par la cérémonie du podium n'est pas autorisée dans la zone du podium, à l'exception du personnel des partenaires officiels de la Cup chargés de remettre des trophées sur le podium.

Art. 39.- CONFERENCE DE PRESSE OFFICIELLE

39.1. A l'issue des deux courses, les Pilotes désignés seront tenus d'assister aux conférences de presse officielles au Centre Média dès la fin de la cérémonie de remise des prix de chaque course, si ces conférences de presse sont organisées. Aucune exception ne sera tolérée, sauf cas de force majeure ou dûment approuvé par le Comité d'Organisation.

39.2. Les Pilotes devront se rendre disponibles au Centre Média et éviter de faire des déclarations avant les conférences de presse officielles, sauf indication contraire dans le cadre d'interviews unilatérales télévisées dûment approuvées par le Comité d'Organisation.

39.3. Les Pilotes doivent prendre part à toute activité promotionnelle requise par le Comité d'Organisation telle que les sessions d'autographes, les remises de prix, les conférences de presse, et les parades d'avant course.

39.4. Lors des conférences de presse, les Pilotes doivent porter leur combinaison fermée et les casquettes désignées.

Art. 40.- DISCIPLINE DANS LES STANDS ET LE PADDOCK

40.1. Dans la mesure du possible, l'Organisateur mettra à disposition une zone de paddock suffisamment vaste pour permettre l'exécution de toutes les activités liées à l'épreuve.

40.2. Un parking de taille suffisante pour couvrir les besoins de tous les Concurrents et/ou équipes sera mis à disposition sur le lieu de chaque Epreuve.

40.3. La zone du paddock est strictement réservée aux véhicules de travail dûment accrédités. Les voitures privées n'y seront admises en aucun cas. Toute infraction à cette disposition pourra entraîner les amendes suivantes :

- 1ère infraction : deux cents (200) euros
- 2ème infraction : trois cents (300) euros
- 3ème infraction : cinq cents (500) euros

40.4. L'utilisation des stands attribués aux équipes pour toute autre voiture de course que celles participant à l'épreuve ou pour tout autre véhicule est interdite pendant la totalité du déroulement d'une Epreuve, sauf autorisation exceptionnelle du Comité d'Organisation. Toute infraction à cette disposition pourra entraîner les amendes suivantes :

- 1ère infraction : deux cents (200) euros
- 2ème infraction : trois cents (300) euros
- 3ème infraction : cinq cents (500) euros

40.5. Le personnel non accrédité n'est pas autorisé à l'intérieur des stands attribués aux équipes pendant les essais et les courses. Toute infraction à cette disposition pourra entraîner les amendes suivantes :

- 1ère infraction : deux cents (200) euros
- 2ème infraction : trois cents (300) euros
- 3ème infraction : cinq cents (500) euros

40.6. Tous les membres d'une équipe doivent porter le laissez-passer approprié ou leur carte d'accréditation sur le circuit et ces éléments doivent être clairement visibles à tout moment pendant l'Epreuve. Toute infraction à cette disposition pourra entraîner les amendes suivantes :

- 1ère infraction : deux cents (200) euros
- 2ème infraction : trois cents (300) euros
- 3ème infraction : cinq cents (500) euros

40.7. Un laissez-passer ne peut être utilisé que par la personne et pour l'objectif pour lesquels il a été délivré.

Art. 41.- PRIX DU CLASSEMENT FINAL DE LA SERIE

41.1.- Primes de course :

41.1.1. Généralités

Auront droit à ces primes de course les Concurrents ou bénéficiaires qui se seront conformés au présent règlement, y compris aux plans d'identification fournis en annexes.

Pour avoir droit à ces prix et primes, les Pilotes ou les bénéficiaires ne devront pas avoir été disqualifiés de la Course ou de l'Epreuve concernée par les Commissaires Sportifs ou toute autre autorité sportive.

Les prix et primes sont attribués au Pilote ou à tout autre bénéficiaire si le Pilote émet une autorisation expresse, écrite et signée de sa main. Le bénéficiaire sera désigné à l'inscription à la Cup et ne pourra en aucun cas être changé en cours de saison.

Les primes seront versées sous forme de crédit pièces ouvert au Département Pièces Compétition ALPINE RACING.

41.1.2. Primes de course au classement général

Pour le classement général officiel de chaque Course, les organisateurs de la Cup accorderont aux pilotes les primes suivantes sous forme de crédit pièces :

1er	~~800~~ 600 € HT
2ème	~~600~~ 500 € HT
3ème	400 € HT
4ème	~~350~~ 300 € HT
5ème	~~300~~ 250 € HT
6ème	~~275~~ 200 € HT
7ème	~~250~~ 150 € HT
8ème	~~225~~ 100 € HT
~~9ème~~	~~200 € HT~~
~~10ème~~	~~175 € HT~~
~~11ème~~	~~150 € HT~~
~~12ème~~	~~125 € HT~~
~~13ème~~	~~100 € HT~~
~~14ème~~	~~50 € HT~~

La totalité des primes d'arrivée sera attribuée même si les points ne sont attribués qu'à hauteur de 50% pour interruption de la course avant que 75% de la distance ou du temps prévus (21 minutes) soient parcourus ou réalisés.

41.1.3. Primes de course au classement Juniors

Pour le classement Junior de chaque course, les organisateurs de la Cup accorderont au~~x~~ Pilote~~s~~ Juniors le~~s~~ mieux classé~~s~~, au classement général de l'Epreuve concernée, une prime d'un montant de ~~300 €~~ 200 € sous forme de crédit pièces.

Ces primes sont cumulables avec les primes gagnées dans le cadre du classement général.

Un minimum de 4 Pilotes inscrits à ce classement pour l'Epreuve concerné sera requis pour l'établissement de ce(s) classement(s) et les dotations qui en découlent.

41.1.4. Primes de course au classement Challengers

Pour le classement Challengers de chaque course, les Organisateurs de la Cup accorderont au~~x~~ Pilote~~s~~ Challengers le~~s~~ mieux classé~~s~~, au classement général de l'Epreuve concernée, une prime d'un montant de ~~300 €~~ 200 € sous forme de crédit pièces.

Ces primes sont cumulables avec les primes gagnées dans le cadre du classement général.

Un minimum de 4 Pilotes inscrits à ce classement pour l'Epreuve concerné sera requis pour l'établissement de ce(s) classement(s) et les dotations qui en découlent.

41.1.5. Primes de course au classement Gentlemen

Pour le classement Gentlemen de chaque Course, les organisateurs de la Cup accorderont au~~x~~ Pilote~~s~~ Gentlemen le~~s~~ mieux classé~~s~~, de l'Epreuve concernée, une prime d'un montant de ~~300 €~~ 200 € sous forme de crédit pièces.

Ces primes sont cumulables avec les primes gagnées dans le cadre du classement général.
Un minimum de 4 Pilotes inscrits à ce classement pour l'Epreuve concerné sera requis pour l'établissement de ce(s) classement(s) et les dotations qui en découlent.

41.2.- Prix distribués en fonction du classement final de la Cup ~~et de ses groupes régionaux~~

41.2.1. Généralités

Auront droit à ces prix les Pilotes ou les bénéficiaires qui :

- se seront conformés exactement au règlement de la Cup.
- n'auront pas été disqualifiés de la Cup par les Commissaires Sportifs ou toute autre autorité sportive.
- n'auront pas fait l'objet de sanction disciplinaire tel que retrait de licence de Pilote ou de Concurrent
- n'auront pas fait l'objet d'au moins deux non-conformités techniques ou d'une pénalité infligée pour non-respect de l'éthique sportive

Ces prix sont non valorisables et non monnayables, y compris si le Pilote n'est plus éligible à l'édition suivante de la Cup.

Les prix qui seront versés sous forme de crédit pièces ouvert au Département Pièces Compétition ALPINE RACING, devront être consommés par le Concurrent pendant l'année 2026. Tout crédit pièces non consommé avant le 14.12.2026 sera annulé.

~~ALPINE RACING se réserve le droit de modifier les prix de fin d'année si la moyenne du nombre d'engagés sur la totalité du calendrier d'un groupe est inférieur à 5.~~

41.2.2. Prix de fin de saison

41.2.2.a) Classement général de la Clio Cup Series

ALPINE RACING et ses partenaires attribueront les prix de fin de saison suivants :

Vainqueur du Classement général:

~~1 CLIO CUP race car~~

~~+~~

~~5.000 €~~ 20 000 € sous forme de crédit pièces Alpine Racing pour la Clio Cup

+

~~5 Engagements à une épreuve de l'édition 2026 des Clio Cup Series~~
~~A défaut de cette édition, le Comité d'Organisation gardera tous pouvoirs pour définir la conversion de ce prix, à hauteur de 1.700 € HT par engagement gagné.~~

~~+~~

~~1 test en Alpine A110 Cup~~

OU

35 000 € sous forme de crédit pièces Signatech pour la l'Alpine Elf Cup Series 2027

~~3 courses en Alpine Elf Europa Cup en 2026~~
~~Dans un team déterminé par le Comité d'Organisation de la Clio Cup Series~~
~~Comprenant : La prestation du team pour 3 épreuves d'Alpine Elf Europa Cup 2026 + Inscriptions aux 3 premières épreuves de la saison 2026 + la dotation pneumatique pour 3 épreuves + une assurance véhicule pour les 3 épreuves.~~
~~Cette prestation ne comprend pas : la casse du véhicule (voir conditions d'assurance avec franchise), la licence Pilotes et les frais de déplacement et de vie sur les épreuves~~

Deuxième du Classement général

~~12.000 €~~ 10 000 € sous forme de crédit pièces Alpine Racing pour la Clio Cup

~~+~~

~~3 engagements à une épreuve de l'édition 2026 des Clio Cup Series~~
~~A défaut de cette édition, le Comité d'Organisation gardera tous pouvoirs pour définir la conversion de ce prix, à hauteur de 1.700 € HT par engagement gagné.~~

Troisième du Classement général

5.000 € sous forme de crédit pièces Alpine Racing pour la Clio Cup

~~+~~

~~3 engagements à une épreuve de l'édition 2026 des Clio Cup Series~~
~~A défaut de cette édition, le Comité d'Organisation gardera tous pouvoirs pour définir la conversion de ce prix, à hauteur de 1.700 € HT par engagement gagné.~~

Vainqueurs du Classements Juniors~~, Challengers et Gentlemen (si applicable)~~

~~3.000 €~~ ~~sous forme de crédit pièces~~

1 test en Alpine A110 Cup

~~**41.2.2.b) Clio Cup France et Italie**~~

~~ALPINE RACING et ses partenaires attribueront les prix de fin de saison suivants :~~

~~Vainqueur du Classement général:~~

~~6.000 €~~ ~~sous forme de crédit pièces~~

~~+~~

~~3 engagements à une épreuve de l'édition 2026 des Clio Cup Series~~

~~A défaut de cette édition, le Comité d'Organisation gardera tous pouvoirs pour définir la conversion de ce prix, à hauteur de 1.700 € HT par engagement gagné.~~

~~+~~

~~1 test en Alpine A110 Cup~~

~~Deuxième du Classement général~~

~~3.000 €~~ ~~sous forme de crédit pièces~~

~~+~~

~~2 engagements à une épreuve de l'édition 2026 de l'Alpine Elf Cup Series ou autre championnat à la discrétion du promoteur valorisé à 1.700 € HT l'unité.~~

~~Troisième du Classement général~~

~~1.500 €~~ ~~sous forme de crédit pièces~~

+

~~1 engagement à une épreuve de l'édition 2026 des Clio Cup Series~~

~~A défaut de cette édition, le Comité d'Organisation gardera tous pouvoirs pour définir la conversion de ce prix, à hauteur de 1.700 € HT par engagement gagné.~~

~~Vainqueurs des Classements Juniors, Challengers et Gentlemen (si applicable)~~

~~1.000 €~~ ~~sous forme de crédit pièces~~

~~**41.2.2.c) Clio Cup Espagne et Mid - Europe**~~

~~ALPINE RACING et ses partenaires attribueront les prix de fin de saison suivants :~~

~~Vainqueur du Classement général:~~

~~5.000 €~~ ~~sous forme de crédit pièces~~

~~+~~

~~3 engagements à une épreuve de l'édition 2026 des Clio Cup Series~~

~~A défaut de cette édition, le Comité d'Organisation gardera tous pouvoirs pour définir la conversion de ce prix, à hauteur de 1.700 € HT par engagement gagné.~~

~~+~~

1 test en Alpine A110 Cup

Deuxième du Classement général
2.000 € sous forme de crédit pièces
+
2 engagements à une épreuve de l'édition 2026 des Clio Cup Series
A défaut de cette édition, le Comité d'Organisation gardera tous pouvoirs pour définir la conversion de ce prix, à hauteur de 1.700 € HT par engagement gagné.

Troisième du Classement général
1.500 € sous forme de crédit pièces
+
1 engagement à une épreuve de l'édition 2026 des Clio Cup Series
A défaut de cette édition, le Comité d'Organisation gardera tous pouvoirs pour définir la conversion de ce prix, à hauteur de 1.700 € HT par engagement gagné.

Vainqueurs des Classements Juniors, Challengers et Gentlemen (si applicable)
1.000 € sous forme de crédit pièces

ANNEXE I AU REGLEMENT SPORTIF : PLANS D'IDENTIFICATION

FFSA
FÉDÉRATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE
PERMIS D'ORGANISATION
N° : C11-2026
DATE : 15 janvier 2026

CLIO CUP SERIES

REGLEMENT TECHNIQUE 2026
2026 TECHNICAL REGULATIONS

Tout ce qui n'est pas explicitement autorisé :

- dans le présent Règlement,
- dans la Nomenclature 2026 de la CLIO CUP SERIES,
- dans l'édition 2026 du Manuel d'utilisateur de la CLIO CUP,
- dans la fiche d'homologation de Clio R.S. Line FIA (A-5779), hors extensions Rally5/Rally4/Rally3
- dans la fiche d'homologation FFSA Coupe de Marque Pièces Circuit de Clio R.S. Line,
- et dans les bulletins techniques susceptibles d'être édités en 2026,

EST RIGOUREUSEMENT INTERDIT.

Tous ces documents seront également disponibles et consultables sur le site Extranet de ALPINE RACING réservé à la CLIO CUP.

IMPORTANT : Le concurrent devra s'assurer que tout le personnel technique susceptible d'intervenir sur les voitures de son équipe dispose de tous les documents techniques nécessaires pour des interventions sur la CLIO CUP SERIES dans l'esprit du présent règlement. La non-connaissance d'un document technique édité par ALPINE RACING au cours de la saison ne pouvant être retenu comme argument de défense.

À tout moment d'une épreuve le pilote et son concurrent seront tenus responsables de la conformité technique de leur voiture.

Seuls les instruments de mesure de dimension, de poids, de pression ou de capacité, utilisés par les commissaires techniques ALPINE RACING / FFSA feront foi sur les valeurs mesurées. Aucune contestation ne pourra être prononcée.

Tous ces instruments seront à disposition des concurrents pour l'étalonnage de leurs propres instruments de mesure, et ce jusqu'au début de la prégrille de la première séance d'essais libres officiels ou qualificatifs.

Anything which is not explicitly authorized:

- In these regulations.
- In the 2026 nomenclature for the CLIO CUP SERIES,
- In the 2026 release of the CLIO CUP user manual,
- In the homologation form of Clio R.S. Line FIA (A-5779), excluding Rally5/Rally4/Rally3 extensions
- In the homologation form FFSA Brand Cup Clio Circuit Parts R.S. Line,
- In the technical updates that may be published in 2026,

IS STRICTLY FORBIDDEN.

All these documents are also available and consultable from the ALPINE RACING Extranet website in the CLIO CUP, section.

IMPORTANT: All competitors must ensure that every person of his technical staff that has to work on the car has access to all the necessary technical documentation needed to operate the "CLIO CUP SERIES" conformity with the present regulations. Being not aware of a technical document released by ALPINE RACING during the season will not be retained as a relevant point in case of protest.

At every moment of an event the driver and the competitor will be held responsible of the conformity of the vehicle.

Only the official measuring tools of length, mass, pressure or capacity used by the ALPINE RACING / FFSA technical scrutineers will be retained as valid for the measured values. No contest on these values will be possible.

All these instruments will be available to competitors for the calibration of their own measuring instruments, until the beginning of the pre-grid of the first qualifying session.

ARTICLE 1 – DEFINITIONS
1.1. - Type de véhicule utilisé
1.2. - Épreuve
1.3. - Poids minimal
1.4. - Poids de course
1.5. - Télémétrie
1.6. - Acquisition de données
1.7. - Pneumatique neuf
1.8. - Pneumatique usagé

ARTICLE 2 – REGLEMENTATIONS
2.1. - Principe de la réglementation technique
2.2. - Conformité permanente au Règlement
2.3. - Réparations
2.4. - Passeport technique

ARTICLE 3 - CARROSSERIE
3.1. - Consignes pour le remplacement ou la réparation des éléments soudés de carrosserie
3.2. - Éléments spécifiques
3.3. - Vitres

ARTICLE 4 – POIDS
4.1. - Poids minimal
4.2. - Poids de course
4.3. - Lest
4.4. - Adjonctions pendant les essais libres officiels et qualificatifs et les courses
4.5. - Contrôle du poids minimal / Contrôle du poids de course

ARTICLE 5 - MOTEUR
5.1. – Type de moteur autorisé
5.2.- Maintenance du moteur RENAULT H5H
5.3.- Contrôle de puissance du moteur avant saison
5.4. - Nombre de moteurs par épreuve
5.5. – Contrôles techniques
5.6. - Échappement

ARTICLE 6 – CANALISATIONS ET RESERVOIR CARBURANT

ARTICLE 7 – LUBRIFICATION MOTEUR

ARTICLE 8 – DEMARRAGE

ARTICLE 9 – TRANSMISSION

ARTICLE 10 – SUSPENSION ET DIRECTION

ARTICLE 11 - FREINS

ARTICLE 12 – ROUES ET PNEUMATIQUES
12.1. - Roues
12.2. - Pneumatiques

ARTICLE 13 - HABITACLE

ARTICLE 14 – EQUIPEMENTS DE SECURITE
14.1. – Extincteur
14.2. - Coupe-circuit
14.3. - Rétroviseurs
14.4. - Ceintures de sécurité pilote
14.5. - Siège et supports de siège
14.6. - Fixation de sécurité (capot moteur et porte de coffre)
14.7. - Pare-brise
14.8 – Filet latéral
14.9. - Sangles de remorquage

ARTICLE 1 – DEFINITIONS
1.1. – Type of vehicle used
1.2. - Event
1.3. - Minimum weight
1.4. - Racing weight
1.5. - Telemetry
1.6. - Data acquisition system
1.7. - New tyre
1.8. - Used tyre

ARTICLE 2 – REGULATIONS
2.1. - Principles of the technical regulations
2.2. - Permanent compliance with the regulations
2.3. - Repairs
2.4. - Technical passport

ARTICLE 3 – BODYWORK
3.1. - Guidelines for the replacement or repair of welded bodywork components
3.2. - Specific components
3.3. - Windows

ARTICLE 4 – WEIGHT
4.1. - Minimum weight
4.2. - Racing weight
4.3. - Ballast
4.4. - Additions during the official practice test and qualifying and races
4.5. - Minimum weight check/racing weight check

ARTICLE 5 – ENGINE
5.1. - Authorized engine type
5.2. - Maintenance of the RENAULT ENGINE H5H
5.3. - Pre-season engine power inspection
5.4. - Number of engines per event
5.5. - Technical checks
5.6. - Exhaust system

ARTICLE 6 - FUEL LINES AND TANK

ARTICLE 7 - LUBRICATION SYSTEM

ARTICLE 8 - ENGINE START

ARTICLE 9 – TRANSMISSION

ARTICLE 10 - SUSPENSION AND STEERING SYSTEMS

ARTICLE 11 – BRAKES

ARTICLE 12 - WHEELS AND TYRES
12.1. - Wheels
12.2. – Tyres

ARTICLE 13 – COCKPIT

ARTICLE 14 - SAFETY EQUIPMENT
14.1. - Fire extinguisher
14.2. - Master switch
14.3. - Rear-view mirrors
14.4. - Driver safety belts
14.5. - Seat and seat brackets
14.6. - Safety attachments (bonnet and boot lid)

14.7. - Windscreen
14.8. - Side safety net
14.9. - Towing straps

14.10. - Signalisations - Feux - Phares
14.11. – Équipement du pilote

ARTICLE 15 – ARCEAU DE SECURITE

ARTICLE 16 - CARBURANT
16.1. - Carburant
16.2. - Procédure de prélèvement

ARTICLE 17 - ÉLECTRONIQUE
17.1. - Système radio et télémétrie
17.2. - Tableau de bord
17.3. – Faisceaux électriques
17.4. - Unité de commande électronique moteur (ECU ou Calculateur) et acquisition de données

ARTICLE 18 – TEXTE FINAL

14.10. - Indicators – lights – headlights
14.11. - Driver equipment

ARTICLE 15 - SAFETY ROLL CAGE

ARTICLE 16 - FUEL
16.1. - Fuel
16.2. - Sampling procedure

ARTICLE 17 - ELECTRICAL SYSTEMS
17.1. - Telemetry and radio systems
17.2. - Dashboard
17.3. - Electrical wiring harness
17.4. - Engine electronic control unit (ecu) and data acquisition system

ARTICLE 18 - BINDING TEXT

ARTICLE 1 - DEFINITIONS

1.1. - Type de véhicule utilisé

CLIO CUP conduite à gauche, commercialisée par ALPINE RACING, conforme au présent Règlement Technique et à la définition 2026. Les véhicules construits à partir de collections de pièces ne sont pas autorisés. Cependant un véhicule reconstruit à partir d'un véhicule accidenté et remplacement de la coque avec arceau est autorisé.

La voiture sera vendue par le Département de pièces Compétition d'ALPINE RACING, sous la référence : 9955555555 + kit phase 2 référence : BJA0000805 ou directement sous la référence : 99BJACUP11 (Phase 2).

Les Clio R.S. Line CUP 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025 transformées avec leur kit de conversion associé pour CUP 2026, sont autorisées.

1.2. - Épreuve

Une épreuve débute avec le début des vérifications techniques préliminaires et se termine au moment de la finalisation des résultats de la dernière course.

1.3. - Poids minimal

Le poids minimal est le poids d'une CLIO CUP à tout moment d'une épreuve, sans pilote à bord, les réservoirs de carburant, de lave-glace et de refroidissement de l'échangeur d'air vides. Les niveaux de lubrifiants moteur, de boîte de vitesses et du circuit de refroidissement moteur étant faits suivant les prescriptions décrites dans l'édition 2026 du Manuel d'utilisateur de la CLIO CUP à l'exclusion de toute intervention, modification ou adjonction.

1.4. - Poids de course

Le poids de course est le poids d'une CLIO CUP, tel que défini à l'article 1.3, dans l'état où elle vient de participer aux essais libres officiels ou qualificatifs ou à la course, poids du pilote compris, à l'exclusion de toute intervention, modification ou adjonction.

1.5. - Télémétrie

Transmissions de données entre une voiture en mouvement et un poste indépendant de cette voiture.

1.6. - Acquisition de données

Système embarqué d'enregistrement de paramètres « véhicule ». Ce système se connecte à un ordinateur pour « récupération et analyse des données enregistrées ».

1.7. - Pneumatique neuf

Pneumatique Michelin identifié par un marquage spécifique mais n'ayant jamais été utilisé

1.8. - Pneumatique usagé

Pneumatique ayant déjà servi mais dont l'état d'usure permet encore l'utilisation en compétition (l'appréciation du degré d'usure revenant aux commissaires techniques ALPINE RACING / FFSA).

ARTICLE 1 - DEFINITIONS

1.1. - Type of vehicle used

Left-hand drive CLIO CUP marketed by ALPINE RACING and compliant with these Technical Regulations and the 2026 definition. Vehicles built using parts kits shall not be authorized. However, a vehicle rebuilt using a damaged vehicle, with a replacement body shell while roll bar, is permitted.

The car will be sold by the ALPINE RACING Spare Parts Department, under the reference: 9955555555 + kit phase 2 reference : BJA0000805 or under the reference directly reference : 99BJACUP11 (Phase 2).
The Clio R.S. Line CUP 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025 transformed with their associated conversion kit for CUP 2026, are authorized.

1.2. - Event

An event commences with the start of the preliminary scrutineering and ends once the time limit for protests has expired, following the final race.

1.3. - Minimum weight

The minimum weight is the weight of a CLIO CUP at any time during the event, without driver, nor fuel in the tank, nor windscreen washer fluid, nor water in the air charge cooler water spray tank. The levels of engine lubricants, transmission and engine cooling system are made according to the requirements described in the 2026 release of the User Manual CLIO CUP excluding any servicing, modification or addition.

1.4. - Racing weight

The racing weight is the weight of a CLIO CUP, as defined in article 1.3, where it has just taken part in a qualifying session or a race, including the weight of the driver, excluding any other intervention, modification or addition.

1.5. - Telemetry

Data transmission between a car in movement and an independent unit.

1.6. - Data acquisition system

Onboard vehicle data recording system. This system is connected to a computer in order to retrieve and analysis recorded data.

1.7. - New tyre

Michelin tyre identified by specific marking, but which has never been used.

1.8. - Used tyre

Tyre that has already been used but which remains in a state of wear such that it may still be used in competition (the ALPINE RACING / FFSA Technical Scrutineers will determine the extent of wear).

1.9. – Pneumatique enregistré

Pneumatique enregistré : pneumatique ayant été enregistré pour une épreuve antérieure, des tests ou des essais libres officiels de la saison en cours, qu'il ait été jamais utilisé.

1.9. – Registered tyre

Tyre having been registered for a previous event, tests or official free practice sessions of the current season, and never been used.

ARTICLE 2 – REGLEMENTATION

Aucune voiture ne peut prendre part à une épreuve tant qu'elle n'a pas été vérifiée et déclarée conforme lors des vérifications techniques préliminaires par les Commissaires Techniques ALPINE RACING / FFSA.

À tout moment d'une épreuve, les Commissaires Techniques ALPINE RACING / FFSA peuvent :

a) Vérifier la conformité d'une voiture.
b) Exiger qu'une voiture, ou un élément de la voiture, soit démonté par le concurrent pour s'assurer que les conditions d'admission ou de conformité soient pleinement respectées.
c) Demander à un concurrent de fournir tout échantillon ou toute pièce ou élément ou données enregistrées qu'ils pourraient juger nécessaire.

Les contrôles techniques de conformité seront effectués par les Commissaires Techniques ALPINE RACING / FFSA.

Le Comité d'Organisation de la CLIO CUP SERIES 2026 publiera les conclusions des Commissaires Techniques ALPINE RACING concernant les vérifications techniques de conformité des voitures après chaque épreuve. Ces résultats ne comprendront pas de données chiffrées particulières sauf lorsqu'une voiture sera jugée non conforme au Règlement Technique.

2.1. - Principe de la réglementation technique

Les pièces constituant la CLIO CUP 2026 sont réparties en trois catégories.

CATÉGORIE « 1 » : Aucune modification n'est autorisée. Les pièces classées dans cette catégorie doivent rester à leur position d'origine et assurer les fonctions pour lesquelles elles ont été prévues. Ces pièces sont obligatoirement d'origine ALPINE RACING ou RENAULT. Les pièces d'adaptation sont interdites.

CATÉGORIE « 2 » : Seules les modifications ou prescriptions indiquées dans le Règlement Technique 2026 ou la Nomenclature 2026 de la CLIO CUP sont autorisées. Ces pièces sont obligatoirement d'origine ALPINE RACING ou RENAULT. Les pièces d'adaptation sont interdites. Les pièces classées dans cette catégorie doivent rester à leur position d'origine et assurer les fonctions pour lesquelles elles ont été prévues.

CATÉGORIE « 3 » : Les pièces classées dans cette catégorie sont considérées comme libres à la condition expresse que la fonction d'origine ne soit pas détournée et qu'aucune fonction supplémentaire ne soit ajoutée. Elles doivent être situées aux mêmes emplacements que les pièces d'origine. Leur présence est obligatoire à leur position d'origine. Les pièces d'adaptation sont tolérées et devront être soumises

ARTICLE 2 - REGULATIONS

No car may take part in an event until it has first been approved by the ALPINE RACING / FFSA Technical Scrutineers.

At any time during an event, the ALPINE RACING / FFSA Technical Scrutineers may:

a) Check the compliance of a car.
b) Require a car, or any component of the car, to be dismantled by the competitor to make sure that the conditions of eligibility or compliance are fully satisfied.
c) Insist that a Competitor provides them with any sample, part, component or recorded data that they deem to be necessary.

Technical compliance checks shall be performed by the ALPINE RACING / FFSA Technical Scrutineers.

The "CLIO CUP SERIES 2026" organizers will publish the ALPINE RACING Technical Scrutineers conclusions, regarding technical compliance checks carried out on the cars, after each event. These results will not include specific numerical data except where a car is adjudged to be non-compliant with the technical regulations.

2.1. - Principles of the Technical Regulations

Parts for the "CLIO CUP 2026" cars are split into three categories.

CATEGORY "1": *No modifications are authorized. The parts classified in this category must remain in their original positions and fulfil the functions for which they were originally intended. These parts must be genuine ALPINE RACING or RENAULT parts. Adapted parts are forbidden.*

CATEGORY "2": *Only the modifications or prescriptions indicated in the 2026 Technical Regulations or in the Nomenclature 2026 of the CLIO CUP are authorized. These parts must be genuine ALPINE RACING or RENAULT parts. Adapted parts are forbidden. The parts classified in this category must remain in their original positions and fulfil the functions for which they were originally intended.*

CATEGORY "3": *The parts classified in this category are considered to be unrestricted, on the express condition that the original function is not bypassed and that no supplementary functions are added. They must also be located in the same position as the genuine part. They must be present in their original position. Adapted parts are*

avant leur utilisation à l'approbation des Commissaires Techniques ALPINE RACING.

NB : L'ensemble des pièces constituant un élément est soumis à la même catégorie que l'élément concerné. **Toute adjonction de pièce ou fonction qui ne serait pas prévue d'origine est interdite.**

MARQUAGE DE PIECES SPECIFIQUES

Certaines pièces des catégories « 1 », « 2 », sont repérées d'un marquage spécifique RENAULT SPORT ou ALPINE RACING (hologramme ou gravage). La présence de ce marquage garantie l'origine des pièces concernées et leur utilisation est obligatoire. L'absence d'un marquage sur une pièce concernée par ce marquage est une non-conformité technique.

NB : La présence du marquage ne peut servir d'argument de défense en cas de non-conformité constatée au cours des vérifications techniques.

Visserie

À l'exception des vis spécifiques et classées dans la catégorie « 1 », l'ensemble de la visserie est libre, à la condition qu'elle respecte les critères suivants :

- le diamètre d'origine,
- le pas du filetage d'origine,
- la matière d'origine (exemple : une vis acier ne peut être remplacée que par une vis acier à l'exclusion de tout autre matière),
- les propriétés mécaniques d'origine doivent être conservées au minimum, (exemple : une vis de qualité 8.8 peut être remplacée par une vis de qualité supérieure, mais l'inverse n'est pas autorisé).

Pour assurer le serrage des vis, il est autorisé de mettre en place du fil à freiner.

Les rondelles sont en catégorie « 3 » sauf cas particulier mentionné dans la nomenclature.

Dans le cas de pièces non représentées sur la nomenclature, celles-ci sont systématiquement classées en catégorie « 1 ».

NB : Toute adjonction de pièces ou d'ensemble de pièces, ne figurant pas sur la nomenclature doit être soumise au préalable à l'approbation de ALPINE RACING.

Les dessins utilisés pour la nomenclature sont une illustration schématique des pièces qu'ils représentent pour en faciliter la compréhension. Ces dessins ne représentent pas obligatoirement la forme précise des éléments composant la CLIO CUP. Il ne pourra donc en aucun cas être fait référence à la représentation d'une pièce ou élément pour en déterminer la conformité.

2.2. - Conformité permanente au Règlement

Les CLIO CUP doivent être intégralement conformes au présent règlement, à la nomenclature CLIO CUP 2026 et aux bulletins technique CLIO CUP 2026 pendant tout le déroulement d'une épreuve. Le pilote, son concurrent et le team (équipe) seront responsables de la conformité technique permanente de la voiture.

permitted but must be submitted for approval to the ALPINE RACING Technical Scrutineers prior to use.

Note:** The set of items or subassemblies that make up a part or assembly are deemed to belong to the same category as the part or assembly in question. **Any addition of part or function which would not be genuine is forbidden.

SPECIFIC PART MARKING

Some category "1" or "2" parts are identified by specific RENAULT SPORT or ALPINE RACING markings (hologram or engraving). These markings guarantee that the relevant parts are genuine and must be used. Any relevant part which does not feature these markings will be considered to be technically non-compliant.

Note: If non-compliance is observed during Scrutineering, the presence of markings may not be used as a defending argument.

Fasteners (screws)

With the exception of specific screws classified in category "1" in the nomenclature, all fastenings are unrestricted, provided they respect the following criteria:

- *Same diameter as genuine parts*
- *Same thread pitch as genuine parts*
- *Same material as genuine parts (e.g.: a steel screw can only be replaced by a steel screw, and not one made of any other material)*
- *The mechanical properties of the genuine part must be at least maintained or, improved (e.g.: an 8.8 quality screw may be replaced by a 10.8 quality screw, but the opposite is not permitted).*

To ensure the screws are tightened, the use of safety wire is authorized.

Washers belong to category "3", unless otherwise stated in the nomenclature.

All parts not represented in the bill of materials systematically belong to category "1" except in the above-mentioned case.

Note: Any addition of parts or assembly of parts that do not feature in the nomenclature must be approved by ALPINE RACING.

The drawings used for the nomenclature are a schematic diagram of the parts, which are illustrated in order to facilitate understanding. These drawings do not necessarily present the exact shape of the component parts of the CLIO CUP. Under no circumstances will reference be made to the representation in these diagrams of a part or component to determine its compliance.

2.2. - Permanent compliance with the Regulations

The CLIO CUP car must fully comply with these regulations, the CLIO CUP 2026 nomenclature and CLIO CUP 2026 technical bulletins throughout the course of an event. The driver and competitor will be held responsible for the compliance of the vehicle at all times.

2.3. - Réparations

Toute intervention sur la voiture doit être effectuée selon les méthodes définies par les différents documents techniques émis par ALPINE RACING et dans le respect du présent Règlement, de façon à conserver la configuration d'origine du véhicule.

Toute pièce montée en rechange devra respecter les critères liés aux catégories ci-dessus mentionnées à laquelle figure la pièce remplacée. Les pièces classées en catégorie « 1 » ou « 2 » doivent obligatoirement être d'origine ALPINE RACING et figurer au Catalogue 2026 de Pièces de Rechange pour la CLIO CUP.

REMARQUES IMPORTANTES

1) Le pilote, son concurrent et le team (équipe) étant tenus responsables de la conformité permanente de la voiture et des pièces de rechange montées et utilisées, ils devront donc s'assurer de leur conformité technique avant utilisation.

2) Toute pièce de rechange d'origine qui ne se monterait pas en lieu et place de la pièce qu'elle remplace sans modification ne devra en AUCUN CAS être utilisée et devra être échangée auprès du magasin de pièces compétition ALPINE RACING, après en avoir informé le Commissaire Technique ALPINE RACING / FFSA.

3) Pendant une épreuve, toute voiture qui, après avoir été approuvée par les Commissaires Techniques, aurait été réparée ou modifiée de telle manière que cela puisse affecter sa sécurité ou remettre en question sa conformité, ou qui aurait été engagée dans un accident avec des conséquences similaires, doit être présentée de nouveau aux Commissaires Techniques ALPINE RACING par le concurrent pour une nouvelle approbation.

2.3. - Repairs

Any work on the car must be carried out in accordance with methods defined by the various technical documents issued by ALPINE RACING and with these regulations, in order to keep the original vehicle configuration.

Any spare part used must observe the same criteria as outlined above, relative to the category that the replaced part comes under. Parts classified in category "1" or "2" must be genuine ALPINE RACING parts and appear in the 2026 CLIO CUP, spare parts catalogue.

IMPORTANT NOTES:

1) The driver and competitor will be held responsible for the permanent compliance of their car and any spare parts used on it; they must therefore check their compliance before use.

2) Where it should prove impossible to fit any given genuine part in place of the part being replaced without modification, this part should not under ANY CIRCUMSTANCES be used, and should be exchanged at the ALPINE RACING Spare Parts Department, after having informed the ALPINE RACING / FFSA Technical Scrutineer.

3) During an event, any car that, having been approved by the Scrutineers, undergoes repairs or modification whose nature may affect its safety or technical compliance or which is involved in an accident with similar consequences must be presented again to the ALPINE RACING Technical Scrutineers by the competitor for a new approval.

2.4. - Passeport technique

Les Commissaires Techniques ALPINE RACING en charge de la CLIO CUP SERIES 2026 établissent un passeport technique au moment des vérifications techniques préliminaires de la première participation du véhicule.

Les remarques apposées sur ce passeport doivent être signées par le concurrent ou un représentant officiel du team à chaque épreuve.

Ce passeport reste à disposition de ALPINE RACING et sera remis au concurrent sur simple demande en fin de saison.

2.4. - Technical passport

The ALPINE RACING Technical Scrutineers in charge of the "CLIO CUP SERIES 2026" will draft a technical passport during preliminary scrutineering at the vehicle's first participation in the competition.

Comments added to this passport must be signed by a representative or the competitor at each event.

This passport will remain at the disposal of ALPINE RACING but may be given to the competitor on request at the end of the season.

ARTICLE 3 - CARROSSERIE

Il est autorisé de peindre les éléments de carrosserie sur les faces intérieures et extérieures dans le respect de l'article 3.2 du présent règlement.

3.1. - Consignes pour le remplacement ou la réparation des éléments soudés de carrosserie

ARTICLE 3 - BODYWORK

The inner and outer surfaces of the bodywork components may be painted in accordance with the provisions set out in article 3.2.

3.1. - Guidelines for the replacement or repair of welded bodywork components

En toutes circonstances, les opérations de remplacement ou de réparation d'éléments de carrosserie doivent être réalisées suivant les méthodes définies par ALPINE RACING et décrites dans l'édition 2026 du Manuel de Réparation de la CLIO CUP, ou dans le Manuel de Réparation de la RENAULT CLIO version « route ».

It is mandatory in all circumstances for bodywork component replacement or repair operations to be carried out in accordance with the methods defined by ALPINE RACING and as described in the 2026 release of the CLIO CUP, User Manual or in the "road" version of the RENAULT CLIO Repair Manual.

Toute voiture qui présenterait des traces de renfort dans les zones de liaison des éléments soudés sera considérée comme non conforme au Règlement de la CLIO CUP SERIES 2026.

Any car displaying signs that reinforcement has been applied to the bond areas of the welded components shall be deemed to be non-compliant with the "CLIO CUP SERIES 2026" Regulations.

L'utilisation de ruban adhésif pour la réparation des éléments de carrosserie est soumise à l'approbation des commissaires techniques ALPINE RACING / FFSA. Le ruban adhésif peut être toléré pour la réparation de la carrosserie uniquement lorsque le temps entre deux séances d'essais ou course ne permet pas la réparation complète de la carrosserie. La fixation des éléments de carrosserie entre eux par du ruban adhésif est soumise à l'approbation des Commissaires Techniques ALPINE RACING.

The use of adhesive tape to repair bodywork elements is subject to approval by the ALPINE RACING / FFSA Technical Scrutineers. Adhesive tape may be used to repair the bodywork only when there is insufficient time between two test sessions or races to enable the bodywork to be completely repaired. The use of adhesive tape to fasten two bodywork elements together is subject to approval by the ALPINE RACING Technical Scrutineers.

L'utilisation de ruban adhésif dans un autre but que la réparation provisoire d'un élément de carrosserie tel que précisé ci-dessus est interdite.

The use of adhesive tape for any other purpose than for the temporary repair of a bodywork component as specified above is forbidden.

3.2. - Éléments spécifiques

3.2. - Specific components

Les grilles de calandre ne doivent pas être peintes.

Radiator nets must not be painted.

3.3. - Vitres

3.3. - Windows

Aucun adhésif ou publicité autre que ceux prévus par le plan d'identification (voir article 5 du Règlement Sportif) n'est autorisé sur les vitres.

No stickers or advertisements, other than those specified in the identification plan (see article 11 of the Sporting Regulations), may be placed on the windows.

Les vitres ne peuvent pas être peintes.

Windows cannot be painted.

La présence de la lunette arrière est obligatoire en toutes circonstances. Tout concurrent dont la lunette arrière serait manquante à l'issue d'un incident de course se verra imposer un arrêt immédiat.

The presence of the rear window is mandatory in all circumstances. Any competitor whose rear window is missing following an on-track incident will be required to come into the pits immediately.

Pare-brise : un pare-brise présentant trop d'impacts, ou dont la feuille de verre intérieure est cassée doit impérativement être remplacé.

Windscreen: a windscreen which has too many scratches and/or cracks, or on which the inner laminate is broken must be replaced.

ARTICLE 4 – POIDS

ARTICLE 4 - WEIGHT

4.1. - Poids minimal

4.1. - Minimum weight

Le poids minimum est de 1035 kg (mille trente cinq kilogrammes). Ce poids s'entend pour les CLIO CUP, suivant l'article 1.3.

The minimum weight of the car is 1035 kg (one thousand and thirty five kilograms). This weight applies to the CLIO CUP, in accordance with article 1.3.

4.2. - Poids de course

4.2. - Racing weight

Le poids de course minimal est de 1130 kg (mille cent trente kilogrammes). Ce poids s'entend pour les CLIO CUP dans l'état où elles viennent de participer aux essais libres officiels, qualificatifs ou à la course, suivant la définition

The minimum racing weight of the car is 1130 kg (one thousand one hundred and thirty kilograms). This weight applies to a CLIO CUP when it has just taken part in a qualifying session or a race, in accordance with the definition described in article 1.4. Article 1.4 always applies.

décrite à l'article 1.4. L'article 4.1 étant toujours d'application.

NB : Le poids de course minimal pourra être ajusté en fonction du poids moyen de l'ensemble des pilotes engagés à la CLIO CUP SERIES 2026.

4.3. - Lest

En dessous de ces poids, il est obligatoire de faire le complément par un ou plusieurs lest(s), fixés au moyen de boulons et avec l'aide d'outils. Seuls les lests disponibles au magasin de pièces de rechange ALPINE RACING sont autorisés.

Si du lest est utilisé pour être au poids minimum à vide (art. 4.1), il devra être fixé obligatoirement sur les points d'ancrage d'origine des glissières de siège passager à l'aide de vis spécifiques. Il doit être possible d'y apposer des scellés.

Ce lest doit faire OBLIGATOIREMENT l'objet d'une déclaration écrite de la part du concurrent au Commissaire Technique ALPINE RACING / FFSA pendant les vérifications techniques préliminaires.

Si les Commissaires Techniques ALPINE RACING / FFSA apposent des scellés sur le lest, l'état des scellés et leur présence sont de la responsabilité du pilote, du concurrent et du team (équipe). Dans ce cas, tout lest non scellé sera considéré comme une non-conformité.

4.4. - Adjonctions pendant les essais libres officiels ou qualificatifs et les courses

Sauf autorisation spécifique d'un Commissaire Technique ALPINE RACING / FFSA, l'adjonction pendant les essais libres officiels ou qualificatifs et les courses de tout liquide ou autre matériau que ce soit est interdite, et ce jusqu'à la fin du délai de réclamation faisant suite aux séances d'essais libres officiels, qualificatifs ou courses.

4.5. - Contrôle du poids minimal / Contrôle du poids de course

Le contrôle du poids peut être effectué à tout moment d'une épreuve conformément aux Art. 4-1 et 4-2, étant entendu qu'il est interdit d'ajouter de l'huile, des liquides ou du produit extincteur avant la pesée.

En plus du concurrent ou de son représentant, seuls les Commissaires Techniques ALPINE RACING / FFSA et les officiels peuvent pénétrer dans la zone du pesage. Aucune intervention n'est autorisée dans cette zone, à moins qu'elle n'ait été permise par les officiels.

Note: The minimum racing weight may be adjusted according to the average weight of all the drivers entered in the "CLIO CUP SERIES 2026".

4.3. - Ballast

Below this weight, ballast must be added to make up the difference; it must be bolted to the car using tools. Only ballast available from the ALPINE RACING spare parts department is authorized.

If ballast is used in order to make up the minimum kerb weight (art. 4.1), it must be mounted to the genuine passenger seat fixing points with dedicated bolts. It must be possible to apply seals.

This ballast MUST be the subject of a written declaration by the competitor to the ALPINE RACING / FFSA Technical Scrutineers during the preliminary technical verifications.

If the ALPINE RACING Technical Scrutineers apply seals to the ballast, the state of the seals and their presence are the responsibility of the driver and the competitor. If this is the case, any ballast that is not sealed shall be considered technically non-compliant.

4.4. - Additions during the race and qualifying

Unless specifically authorization is given by the ALPINE RACING Technical Scrutineers, the addition of any liquid or other material whatsoever is forbidden during qualifying sessions and races. This rule applies until the deadline for protests is reached following the qualifying sessions or races.

4.5. - Minimum weight check/racing weight check

Minimum weight can be checked at any time during an event, in accordance with articles 4-1 and 4-2, on the understanding that it is forbidden to add any oil, other liquids or extinguishant before weighing.

Apart from the competitor or his/her representative, only the ALPINE RACING / FFSA Technical Scrutineers and officials may enter the weighing area. No intervention is allowed in this area unless it has been approved by officials.

ARTICLE 5 - MOTEUR

5.1. – Type de moteur autorisé

RENAULT type **H5H**
Cylindrée : 1332 cm3

5.2.- Maintenance du moteur RENAULT H5H

La commercialisation et la réparation du moteur des véhicules engagés dans la CLIO CUP SERIES 2026, sont

ARTICLE 5 - ENGINE

5.1. – Authorized engine type

*RENAULT type **H5H***
Capacity: 1332 cc

5.2. - Maintenance of the RENAULT H5H engine

exclusivement assurés par ALPINE RACING ou son partenaire motoriste.

Le moteur est scellé. La présence et l'état des scellés sont de la responsabilité du pilote, du conducteur et du team (équipe), en pleine conformité avec le règlement sportif de la CLIO CUP SERIES 2026.

Tout moteur non scellé par ALPINE RACING, d'origine inconnue ou autre que celle précisée ci-dessus, ou dont un ou plusieurs scellés serai(en)t manquant(s) ne pourra en aucun cas être utilisé dans le cadre d'une épreuve comptant pour la CLIO CUP SERIES 2026.

5.3.- Contrôle de puissance du moteur avant saison

Tout moteur utilisé sur une CLIO CUP participant à la CLIO CUP SERIES 2026 devra avoir été préalablement contrôlé et scellé par ALPINE RACING.

Tous les moteurs avec scellés 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025 et 2026 pourront participer à la CLIO CUP SERIES 2026 sans nouveau contrôle.

Les concurrents engageant une voiture au cours de la saison, dont le moteur ne serait pas équipé des scellés 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025 ou 2026, devront obligatoirement faire contrôler leur moteur, et être en possession du certificat d'approbation.

Les frais de passage au banc et de transport seront à la charge du concurrent.

Courbe de puissance de référence :

Liée à la moyenne de l'ensemble des moteurs H5H (CLIO CUP) vérifié au banc de puissance de référence ALPINE RACING.

5.4. - Nombre de moteurs par épreuve

A partir du moment où les vérifications techniques préliminaires de l'épreuve ont débuté, tout changement de moteur est interdit et un **(1) seul** moteur sera autorisé par épreuve et par voiture. Le numéro de ce moteur sera noté sur le passeport technique lors des vérifications techniques préliminaires de l'épreuve concernée. Seule l'utilisation de ce moteur sera autorisée pour toute la durée de l'épreuve (essais libres officiels, qualificatifs et courses).

En cas de casse effective du moteur ou de panne constatée par un représentant ALPINE RACING, un changement de moteur pourra être autorisé.

Tout moteur remplacé sans autorisation du Commissaire Technique ALPINE RACING / FFSA sera considéré comme une non-conformité technique.

5.5. – Contrôles techniques

Dans le cas où il serait constaté une absence d'un ou plusieurs scellés :

- **aux contrôles techniques préliminaires** :
  Les instructions de remise en conformité, pouvant aller jusqu'au remplacement du moteur, seront communiquées au concurrent par les Commissaires Techniques ALPINE RACING / FFSA et obligatoires pour pouvoir participer aux essais libres officiels ou

The sale and repair of engines fitted to vehicles entered in the "CLIO CUP SERIES 2026" are exclusively handled by ALPINE RACING or its engine partner.

The engine is sealed. The presence and state of the seals are the responsibility of the driver and must comply with the provisions of the Sporting Regulations of CLIO CUP SERIES 2026.

Any engine not sealed by ALPINE RACING, whose origin is unknown or different to that stated above, or where one or more seals are missing, will not under any circumstances be allowed to be used in an event counting towards the "CLIO CUP SERIES 2026".

5.3. - Pre-season engine power inspection

Any engine used on a CLIO CUP and participating in the "CLIO CUP SERIES 2026", must have first been checked and sealed by the approved ALPINE RACING engine partner.
All 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025 and 2026 sealed engines will be able to participate in the CLIO CUP SERIES 2026 without any new control.

Competitors hiring a car during the season, whose engines are not sealed with 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025 or 2026 seals, must necessarily send their engines to be checked, and be in possession of the certificate of approval.

The competitor will be responsible for transport and bench test costs.

Average power curve:

Linked to the average of all the H5H (CLIO CUP) engines verified on the ALPINE RACING reference power bench.

5.4. - Number of engines per event

*From the moment the preliminary scrutineering of the event has started, all engine changes are forbidden and only **one (1)** engine will be allowed per event and per car. The engine number will be recorded on the technical passport during preliminary scrutineering for the event in question. This is the only engine that shall be authorized for use throughout the event (official free practices, qualifying and races).*

When an engine failure or breakdown is validated by an ALPINE RACING representative, a change of engine may be authorized.

Any engine that is replaced without the approval of the ALPINE RACING / FFSA Technical Scrutineers shall be considered as technically non-compliant.

5.5. - Technical checks

Should it be noted that one or more seals are missing:

- ***During Preliminary Scrutineering**: instructions for restoring the engine to a state of compliance, which can extend to engine replacement, will be given to the competitor by the ALPINE RACING / FFSA Technical*

qualificatifs. Les frais de remise en conformité sont alors à la charge du concurrent.

- **durant l'épreuve (essais libres officiels, qualificatifs et courses)** : l'absence de scellé(s) sera considérée comme une non-conformité technique.

La présence des scellés étant une présomption de conformité, il pourra, dans le cadre des contrôles techniques de conformité, être procédé au prélèvement du moteur à l'arrivée d'une course pour passage au banc de puissance, et le cas échéant au démontage immédiat du moteur pour contrôle métrologique.

5.5.1 Procédures et résultats des contrôles techniques « contrôles de performance » :

Le concurrent qui devra subir un contrôle technique « moteur » à l'issue d'une épreuve se chargera de la dépose immédiate du moteur de son véhicule et de sa remise aux Commissaires Techniques ALPINE RACING.

Le moteur sera prélevé avec les éléments suivants :

- En huile.
- Avec tous les capteurs.
- Avec la descente de turbo et les sondes lambda d'origine du moteur.
- Avec l'ECU d'origine de la voiture.
- Propre.

Le concurrent sera convié à assister au contrôle de puissance, mais n'aura pas accès à la mesure de puissance.

NB : La présence du concurrent n'est pas obligatoire, dans ce cas aucune contestation ne pourra être émise sur le contrôle de puissance.

5.5.2 Résultat du contrôle de puissance

Le contrôle de conformité se fera par comparaison de la courbe de puissance du moteur contrôlé à la courbe de puissance moyenne de l'ensemble des moteurs utilisés dans le cadre de la CLIO CUP SERIES 2026.

En cas de conformité, les résultats du contrôle seront communiqués au concurrent sans valeurs chiffrées.

Au cas où la puissance du moteur contrôlé serait supérieure à la courbe moyenne, il pourrait être procédé au démontage complet du moteur pour contrôle métrologique et visuel du moteur.

Le moteur sera seulement considéré non-conforme si une non-conformité est constatée lors des opérations de démontage et contrôle du moteur. Si aucune non-conformité a été trouvé le moteur pourra être déplombé et écarté du panel de moteur utilisable dans le cadre de la CLIO CUP SERIES 2026.

En cas de non-conformité constatée :
Les pièces non conformes seront conservées par ALPINE RACING.

5.6. – Échappement

Utilisation obligatoire du système d'échappement d'origine CLIO CUP. Le silencieux doit être en place et en état de fonctionner.

Scrutineers; their implementation is mandatory in order to be able to take part in official free practices or qualifying. The competitor will be responsible for costs incurred to restore the engine to a state of compliance.

- ***During the event (Official free practices, qualifying and races)**: an engine with one or more seal(s) missing shall be considered to be technically non-compliant.*

Since the presence of seals only presumes compliance, it may be necessary, when performing scrutineering to determine compliance, to remove the engine at the end of a race to run it on the power test bench, or possibly even to dismantle the engine so that measurements may be taken.

5.5.1. - Procedures and results of "power inspection" technical checks

Any competitor that must undergo an "engine" technical check at the end of an event will be responsible for removing the engine from the vehicle and handing it over to the ALPINE RACING Technical Scrutineers.

The engine will be taken with the following elements:

- *With oil.*
- *With all sensors.*
- *With the turbo pipe return and the original lambda sensor of the engine.*
- *With the original ECU of the car.*
- *Clean*

The competitor will be invited to observe the power inspection but will not have access to the power measurement device.

Note: The competitor is not required to attend; should this be the case, no protests may be lodged regarding the power inspection.

5.5.2. - Power inspection result

Compliance will be checked by comparing the tested engine's power curve with the average power curve for all the engines used in the "CLIO CUP SERIES 2026".

In the case of compliance, the results will be communicated to the competitor without numerical values.

In the event that the power of the engine being controlled is greater than the average curve, the complete dismantling of the engine could be done for metrological and visual control of the engine.

The engine will only be declared to be non-compliant if non-compliance has been confirmed as a result of the engine dismantling and control. If no instances of non-compliance are observed, the engine can be stripped of its seals and taken out of the group of engines approved for use in the "CLIO CUP SERIES 2026".

If non-compliance is observed:
The non-compliant parts shall be kept by ALPINE RACING.

5.6. - Exhaust system

The use of the genuine RENAULT CLIO CUP exhaust system is mandatory. Silencer must be in place and operational.

ARTICLE 6 - CANALISATIONS ET RESERVOIR CARBURANT

Les canalisations et le réservoir de carburant équipant les CLIO CUP et figurant au catalogue de pièces de rechange 2026 sont obligatoires.

L'utilisation d'un dispositif spécifique, se trouvant ou non à bord de la voiture, pour réduire la température du carburant au-dessous de la température ambiante, est interdite.

Ravitaillement

- Le ravitaillement est interdit pendant les essais libres officiels, qualificatifs et les courses.
- Il est interdit de ravitailler en carburant sur la grille de départ.
- Il est interdit de remplir le réservoir de carburant sous pression.

ARTICLE 7 - LUBRIFICATION MOTEUR

Lubrifiant moteur :

Un type d'huile moteur est autorisée :

L'huile CASTROL 5W40 EDGE
est FORTEMENT RECOMMANDEE.
Tout additif est strictement interdit.

Prélèvement de lubrifiant :

Trois échantillons seront prélevés et conservés dans trois récipients neufs :

- **Échantillon n°1 :** destiné au laboratoire d'analyse ;
- **Échantillon n°2 :** sera conservé par le concurrent ;
- **Échantillon n°3 :** sera conservé par les organisateurs de la CLIO CUP SERIES 2026 pour contre-expertise éventuelle.

Les récipients seront identifiés et scellés par les Commissaires Techniques ALPINE RACING / FFSA, en présence du concurrent ou de son représentant.

Aucune contestation ne pourra être retenue sur l'origine, le transport ou la conservation des échantillons n°1 et n°3.
Le contrôle de l'échantillon de lubrifiant prélevé se fera dans un laboratoire d'analyse spécialisé.

ARTICLE 8 - DEMARRAGE

La mise en marche du moteur ne peut s'effectuer, tant sur la grille de départ que dans les stands, qu'avec le démarreur d'origine actionné par le conducteur installé normalement dans sa position de conduite.

Le démarrage du moteur par « poussée » de la voiture est interdit.

ARTICLE 6 - FUEL LINES AND TANK

The fuel lines and fuel tank fitted on the CLIO CUP and featured in the 2026 Spare Parts Catalogue are mandatory.

The use of a specific device, whether or not on board the car, to reduce the fuel temperature below the ambient temperature, is forbidden.

Refuelling

- Refuelling is forbidden during Official free practices, qualifying and races.
- Refuelling is forbidden on the start grid.

- It is forbidden to fill the tank with pressurized fuel.

ARTICLE 7 - LUBRICATION ENGINE

Engine lubricant:

One type of engine oil is allowed:

CASTROL 5W40 EDGE
is **HIGHLY RECOMMENDED.**
All additives are strictly forbidden.

Lubricant sampling:

Three samples will be taken and kept in three new containers:

- **Sample No. 1:** will be sent to the analysis laboratory.
- **Sample No. 2:** will be kept by the Competitor.
- **Sample No. 3:** will be kept by the "CLIO CUP SERIES 2026" organizers for a potential, second expert opinion.

Containers will be identified and sealed by the ALPINE RACING / FFSA Technical Scrutineers in the presence of the competitor, or his/her representative.

The origin, transportation or storage of samples n°1 and n°3 shall not be contested.
Testing of the lubricant sample will be performed by a specialist analysis laboratory.

ARTICLE 8 - ENGINE START

The engine may only be started on the Start Grid or in the Pit Lane with the use of the genuine ignition system, operated by the driver while sitting in his/her normal driving position.

"Push-starting" of the car's engine is forbidden.

ARTICLE 9 - TRANSMISSION

L'entretien et les réparations seront faits suivant les méthodes définies par ALPINE RACING dans le manuel de réparation de la CLIO CUP édition 2026.

La marche arrière devra être en état de fonctionner.

ARTICLE 9 - TRANSMISSION

Maintenance and repairs must be carried out in accordance with the methods defined by ALPINE RACING in the 2026 release of the CLIO CUP User Manual.

The reverse gear must be in normal working order.

ARTICLE 10 - SUSPENSION ET DIRECTION

Toute modification non prévue par le Manuel de Réparation de la CLIO CUP édition 2026 ou la nomenclature édition 2026 est interdite.

L'utilisation du volant de direction d'origine est obligatoire.

ARTICLE 10 - SUSPENSION AND STEERING SYSTEMS

Any modification not specified in the 2026 edition of the CLIO CUP User Manual and/or 2026 nomenclature is forbidden.

The use of the genuine steering wheel is however mandatory.

ARTICLE 11 - FREINS

Toute modification non prévue par le manuel de réparation de la CLIO CUP, édition 2026 ou la Nomenclature édition 2026 est interdite.

ARTICLE 11 – BRAKES

Any modification not specified in the 2026 release of the CLIO CUP, User Manual or 2026 nomenclature is forbidden.

ARTICLE 12 - ROUES ET PNEUMATIQUES

12.1. - Roues

Utilisation obligatoire des roues livrées d'origine ou prévues en pièces de rechange pour la CLIO CUP.

Dimensions : 7J17

L'adjonction d'éléments aérodynamiques ou d'extracteur d'air est interdite.

Les soupapes de surpression sont interdites sur les roues.
Il est interdit de peindre les roues à l'intérieur, seule la peinture extérieure est autorisée.

12.2. - Pneumatiques

Utilisation des pneumatiques MICHELIN

- Slick : 20/61 – 17 Pilot Sport CUP H1
- Pluie : 20/61 – 17 P2 H.

Toutes modifications des pneumatiques : retaillage, rechapage, traitement de surface, sont interdites.

L'utilisation de couvertures chauffantes ou de tout autre moyen pour modifier ou conserver la température des pneumatiques est interdite.

Il est obligatoire de respecter le sens de montage des pneumatiques.

Voir règlement sportif article 20 sur l'utilisation des pneumatiques.

ARTICLE 12 - WHEELS AND TYRES

12.1. - Wheels

Use of genuine wheels, or those delivered as spare parts, is mandatory for the CLIO CUP.

Dimensions: 7J17

The addition of aerodynamic components or air extractors is forbidden.

Pressure control valves are forbidden on the wheels.
It is forbidden to paint the inside of the wheels, only exterior painting is allowed.

12.2. - Tyres

Use of MICHELIN tyres:

- Slick: 20/61 – 17 Pilot Sport CUP H1
- Wet: 20/61 – 17 P2 H.

All modifications to the tyres, including cutting, retreading or surface treatments, are forbidden.

The use of heated covers or any other means of modifying or maintaining the temperature of the tyres is forbidden.

It's mandatory to fulfil the tyre fitting orientation.

See sporting regulation article 20 on the use of tires.

ARTICLE 13 - HABITACLE

Les panneaux intérieurs des portes doivent être ceux d'origine.

La planche de bord doit être celle d'origine.

Les supports de caméra, les caméras ou tout autre accessoire, doivent être approuvés par le commissaire technique ALPINE RACING / FFSA pour pouvoir être utilisés. Dans le cas où ces accessoires ne présenteraient pas toutes les garanties de sécurité, ils devront être impérativement démontés AVANT de prendre la piste.

ARTICLE 13 - COCKPIT

The genuine inside door panels must be used.

The genuine instrument panel must be used.

The onboard camera brackets, the camera and any accessories must be approved by the ALPINE RACING / FFSA Technical Scrutineers in order to be used. Should any of the equipment or accessories fail to fulfil all the necessary safety guarantees, they must be removed BEFORE the car takes to the track.

ARTICLE 14 - ÉQUIPEMENTS DE SECURITE

Tous les équipements et systèmes de sécurité doivent, en toutes circonstances pendant le roulage du véhicule, être opérationnels et conformes au règlement technique. En cas contraire, une sanction ou pénalité pourra être appliquée à la discrétion des commissaires sportifs.

14.1. – Extincteur

Chaque voiture doit être équipée d'un extincteur.
L'état de l'extincteur est de la responsabilité du pilote.

Les informations suivantes doivent figurer lisiblement sur chaque extincteur :

- capacité,
- type de produit extincteur,
- poids ou volume du produit extincteur,
- date de vérification de l'extincteur, qui ne doit pas être plus de deux années après la date de remplissage ou après celle de la dernière vérification.

UN EXTINCTEUR DONT LES INFORMATIONS CI-DESSUS NE SERAIENT PAS LISIBLES SERA REFUSÉ.

L'extincteur doit être fixé à l'emplacement prévu d'origine. Les fixations doivent être celles prévues d'origine.

Tout le système d'extinction doit résister au feu. Les canalisations en plastique sont interdites et les canalisations en métal obligatoires.

L'extincteur doit pouvoir être manœuvré de l'intérieur et de l'extérieur de la voiture. La commande sera clairement indiquée par un "E" rouge à l'intérieur d'un cercle blanc à bordure rouge d'au moins 10 cm de diamètre pour la commande extérieure.

Le pilote assis normalement, ses ceintures de sécurité étant attachées et avec le volant en place, doit pouvoir déclencher l'extincteur manuellement.

L'état de bon fonctionnement est de la responsabilité du pilote.
Le boitier de commande électrique de l'extincteur doit être en état de fonctionner et la position de l'interrupteur sur « ON » est obligatoire dès la mise en prégrille.

ARTICLE 14 - SAFETY EQUIPMENT

All the equipment and the security systems must, in any circumstances while the car is running, be operational and in compliance with the technical regulations. In case of non-respect of this rule, a penalty can be applied to the discretion of the sporting scrutineers.

14.1. - Fire extinguisher

Each car must be equipped with a fire extinguisher.
The driver is responsible for the condition of the fire extinguisher.
The following information must be clearly legible on each fire extinguisher:

- *Capacity*
- *Type of extinguishant*
- *Weight or volume of the extinguishant*
- *Date of extinguisher checking, which must not be more than two years after the date of filling, or the date of the last check.*

A FIRE EXTINGUISHER FOR WHICH THE ABOVE INFORMATION IS NOT LEGIBLE WILL BE REFUSED.

The fire extinguisher must be attached in its originally designated position. The original fixing supports must be used.

All extinguishing systems must be fire resistant. Plastic pipes are forbidden; metal pipes must be used.

The fire extinguisher must be operated on the inside and outside of the car. It must be clearly marked by a red letter "E" inside a white circle with red border, at least 10cm in diameter for the outside switch.

The driver must be able to activate the fire extinguisher manually when seated normally, with his/her safety belts fastened and the steering wheel in place.

The driver is responsible for ensuring its good working order
The electrical control box of the fire extinguisher must be in working order and the position of the switch on "ON" is obligatory as soon as it is put in pregrid.

14.2. - Coupe-circuit

L'utilisation du coupe circuit monté d'origine ou livré en pièce de rechange est obligatoire. Son fonctionnement sera vérifié pendant les contrôles techniques préliminaires.

Le coupe-circuit général doit couper instantanément tous les circuits électriques (batterie, alternateur, lumières, allumage, asservissements électriques, etc…) et doit également arrêter le moteur.

Ce coupe-circuit doit pouvoir être manœuvré de l'intérieur et de l'extérieur de la voiture. La commande extérieure se situe obligatoirement au bas du montant du pare-brise côté droit. Elle sera clairement indiquée par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche d'au moins 12 cm de base.
L'état de bon fonctionnement est de la responsabilité du pilote.

14.3. - Rétroviseurs

Présence obligatoire des deux rétroviseurs extérieurs livrés d'origine ou figurant dans le catalogue de pièces de rechange pour la CLIO CUP 2026.

14.4. - Ceintures de sécurité pilote

Les CLIO CUP sont livrées d'origine avec des ceintures de sécurité (type harnais de sécurité 6 points) conforment à la norme FIA 8853/2016.

L'utilisation des ceintures d'origine est obligatoire.
L'état de celles-ci est de la responsabilité du pilote.

Prescriptions d'utilisation

Un harnais doit être utilisé dans sa configuration d'homologation sans modification ni suppression de pièces, et en conformité avec les instructions du fabricant. L'efficacité et la durée de vie des ceintures de sécurité sont directement liées à la façon dont elles sont installées, utilisées et entretenues.

Les ceintures doivent être remplacées après toute collision sévère et si elles sont coupées ou éraillées, ou en cas d'affaiblissement des sangles par l'action du soleil ou de produits chimiques.

Les commissaires techniques ALPINE RACING / FFSA auront la possibilité de supprimer les étiquettes d'homologation sur chacune des sangles.

Il faut également les remplacer si les parties métalliques ou les boucles sont déformées ou rouillées.
Tout harnais qui ne fonctionne pas parfaitement doit être remplacé.

Conformément à la réglementation FIA, chacune des sangles composant le harnais de sécurité doit être identifiée par une étiquette d'homologation apposée par le fabricant. Toutes les sangles composant un harnais doivent avoir le même numéro d'homologation.

Toutes les sangles doivent être en cours de validité.

L'absence d'étiquette d'homologation, un mélange de sangles d'homologation différentes, des étiquettes d'homologation illisibles ou dont la date de validité serait

14.2. - Master switch

The use of the genuine master switch, or one provided as a spare part, is mandatory. Its working order will be checked during preliminary scrutineering.

The master switch must instantaneously cut power from all electrical circuits (battery, alternator, lights, ignition, electrical controls, etc.) and must also turn the engine off.

It must be possible to operate the master switch from the inside and outside of the car. Outside switch must be clearly marked with a red flash symbol in a blue triangle with a white border no less than 12cm base.

The driver is responsible for ensuring its good working order.

14.3. - Rear-view mirrors

It is mandatory for the car to be fitted with either two genuine rear-view mirrors as delivered or featured in the CLIO CUP 2026 spare parts catalogue.

14.4. - Driver safety belts

CLIO CUP cars are delivered with genuine safety belts (6-point safety harness type) that comply with the standard FIA 8853/2016.

The use of these genuine safety belts is mandatory.
The driver is responsible for their condition.

Provisions for use

A safety harness must be used in its homologation configuration without any modifications or removal of parts, and in compliance with the manufacturer's instructions. The effectiveness and longevity of safety belts are directly related to the manner in which they are installed, used and maintained.

Belts must be replaced after every serious collision, and whenever the webbing is cut, frayed or weakened due to the action of chemicals or sunlight.

The ALPINE RACING / FFSA Technical Scrutineers will be authorized to remove homologation labels from each of the straps.

They must also be replaced if metal parts or buckles are bent, deformed or rusted.
Any harness which is not in perfect working order must be replaced.

In accordance with FIA regulations, each straps components the safety harness must be identified by a homologation label affixed by the manufacturer. All straps featuring a harness must have the same homologation number.

All straps must be valid.

If there is a missing homologation label, a mix of straps with different homologation numbers, illegible homologation labels or whose validity deadline has passed, the harness

dépassée, entraînera obligatoirement le remplacement immédiat du harnais. La voiture ne pourra prendre la piste qu'après avoir satisfait à cette obligation.

14.5. - Siège et supports de siège

L'état du siège et des supports de siège est de la responsabilité du conducteur.

Les CLIO CUP sont livrées d'origine avec un siège conducteur conforme à la norme FIA 8855-1999. L'utilisation de ce siège est obligatoire, mais des dérogations pourront être autorisées sous réserve de l'accord du commissaire technique ALPINE RACING / FFSA en charge de la CLIO CUP SERIES 2026.

Étiquetage

L'étiquette intégrée dans le siège par le constructeur devra être parfaitement lisible. Tout siège ne répondant pas à cette obligation sera refusé et devra être remplacé.

En cas d'accident, le Commissaire Technique ALPINE RACING / FFSA en charge de la CLIO CUP SERIES 2026, se réserve le droit d'enlever ou d'annuler l'étiquette dans le cas où les performances futures du siège seraient remises en cause.

L'absence de l'étiquette d'homologation, une étiquette d'homologation illisible ou la date de validité dépassée, entraînera obligatoirement le remplacement immédiat du siège pilote. La voiture ne pourra prendre la piste qu'après avoir satisfait à cette obligation.

Points de fixation à la coque :
Les points de fixation du siège devront être ceux prévus d'origine.

must be immediately replaced. The car may only take to the track once it has fulfilled this requirement.

14.5. - Seat and seat brackets

The condition of the seat and seat brackets are the responsibility of the driver.

CLIO CUP cars are delivered with a genuine driver's seat that complies with the FIA standard 8855-1999. The use of this seat is compulsory, but a waiver could be done with the approval of the Technical scrutineer in charge of the "CLIO CUP SERIES 2026".

Labelling

The label affixed to the seat by the manufacturer must be perfectly legible. Any seat that fails to comply with this requirement shall be refused and must be replaced.

In the event of an accident, the ALPINE RACING / FFSA Technical Scrutineers in charge of the "CLIO CUP SERIES 2026" reserve the right to remove or cancel the label should the future level of the seat be adversely affected.

If there is a missing homologation label, an illegible homologation label or a label whose validity deadline has passed, the driver's seat must be immediately replaced. The car may only take to the track once it has fulfilled this requirement.

Attachment points (of the seat to bodyshell)
The genuine seat attachment points must be used.

14.6. - Fixation de sécurité (capot moteur et porte de coffre)

L'utilisation des fixations de sécurité livrées d'origine est obligatoire. Le blocage de ces fixations bloquant ou gênant l'ouverture du capot moteur ou du hayon par tout moyen que ce soit (collier nylon par exemple) EST INTERDIT.

14.7. - Pare-brise

En rechange, seuls les parebrises d'origine et figurant au catalogue de pièces de rechange sont autorisés. Le mode de fixation de celui-ci à la structure du véhicule devra être conservé.

L'utilisation d'un film de protection intérieur ou extérieur est interdite.

Un pare-brise présentant une détérioration de la feuille intérieure sera refusé.

Les commissaires techniques ALPINE RACING / FFSA pourront demander le remplacement du pare-brise si la feuille extérieure présente trop de fêlures ou d'impacts, et ce même si la feuille intérieure est intacte.

14.8 – Filet latéral

L'utilisation du filet latéral prévu d'origine est obligatoire.

14.6. - Safety attachments (bonnet and boot lid)

Use of genuine safety attachments is mandatory. The use of any means (nylon clamp, for example) to jam these attachments, so as to block or restrict the opening of the bonnet or the tailgate, IS FORBIDDEN.

14.7. - Windscreen

Only genuine windscreens which feature in the spare parts catalogue are authorized for use as spare parts. They must be fastened to the bodyshell structure in the same ~~must be~~ way as the genuine windscreen.

The use of safety film is forbidden.

A windscreen whose inner laminate is damaged will be refused.

The ALPINE RACING / FFSA Technical Scrutineers may request that a windscreen is replaced if the outer laminate has too many chips or cracks, even if the inner laminate is intact.

14.8. - Side safety net

The use of the genuine side safety net is mandatory.

14.9. - Sangles de remorquage

Les sangles de remorquage prévues d'origine à l'avant et à l'arrière devront être en parfait état et clairement indiquées sur le bouclier par un cercle de diamètre 5 cm minimum ou par une flèche de couleur différente de celle des boucliers de la voiture. La priorité sera donnée à la couleur rouge fluo, orange fluo ou jaune fluo.

14.10. - Signalisations - Feux - Phares

Les feux arrière (stops et 3ème stop, et feux de pluie) doivent être en état de fonctionner en toutes circonstances. Leur fonctionnement sera vérifié au cours des vérifications techniques préliminaires.

Au passage du panneau « piste humide » les feux arrière et/ou phares seront obligatoires.

Les phares devront être en état de fonctionner. Tout autre équipement est interdit.

14.11. – Équipement du pilote

Combinaison	Le port de la combinaison ALPINE RACING est obligatoire Norme FIA 8856-2000 (avec hologramme FIA) ou 8856-2018
Casque	L'utilisation d'un casque homologué FIA est obligatoire. Un système de protection de la tête et de la nuque (RFT) homologué FIA à la norme 8858-2002 ou 8858-2010 est obligatoire. **Protection aux flammes :** il est vivement recommandé d'utiliser la visière d'un casque intégral fermée. Il est interdit d'installer des accessoires sur ou dans le casque.
Sous-vêtements	Le port des sous-vêtements homologués FIA à la norme 8856-2000 (avec hologramme FIA) ou 8856-2018 est obligatoire.
Gants, chaussures et chaussettes	Le port de gants, de chaussures et de chaussettes homologuées FIA à la norme 8856-2000 (avec hologramme FIA) ou 8856-2018 est obligatoire.

Des contrôles pourront être réalisés du début de la mise en pré grille à la fin de la cérémonie du podium. Le non-respect de ces obligations entraînera des sanctions à tous moments de l'épreuve.

14.9. - Towing straps

The genuine towing straps at the front and rear of the car must be in perfect condition and be clearly marked on the bumper by a circle at least 5cm in diameter or by an arrow of a different colour of that of the bumpers. Priority will be given to the fluorescent versions of red, orange or yellow.

14.10. - Indicators – Lights – Headlights

Rear lights (main brake lights, third brake light, indicators and rain lights) must be in working order at all times. Their working order will be checked during preliminary scrutineering.

When the "wet track" board is displayed, rear lights and/or headlights are mandatory.

The headlights must be in normal working order.
Any other equipment is forbidden.

14.11. - Driver equipment

Overalls	*ALPINE RACING overalls must be worn at all times.* *FIA 8856-2000 (with FIA hologram) ou 8856-2018 standard*
Helmet	*Use of an FIA-homologated helmet is mandatory.* *An FIA approved head and neck protection system (RTF) standard 8858-2002 or 8858-2010 is mandatory.* ***Fire protection:*** *It's strongly recommended to use a full-face helmet with the visor down.* *It is forbidden to install any accessories over or in the helmet.*
Underwear	*Wearing FIA approved underwear to the standard 8856-2000 or 8856-2018 is mandatory.*
Gloves, socks and shoes	*The wearing of gloves, shoes and socks FIA approved to the standard 8856-2000 or 8856-2018 is mandatory.*

Checks can be made from the start of the pre-grid layout to the end of the podium ceremony. Failure to comply with these obligations will result in penalties at all times during the event.

ARTICLE 15 - ARCEAU DE SECURITE

Seule l'armature de sécurité prévue pour la CLIO CUP est autorisée.
Toute modification est interdite.

En cas d'accident, le Commissaire Technique ALPINE RACING / FFSA en charge de la CLIO CUP SERIES 2026, se réservent le droit d'enlever les plaques d'identifications de l'armature de sécurité et de la déclarer hors service. Le certificat de conformité de l'armature de sécurité livré avec la voiture sera détruit.

Il est autorisé de peindre l'armature de sécurité, mais le traitement de surface est interdit.

Garniture de protection :

Aux endroits où le corps du pilote pourrait entrer en contact avec l'armature de sécurité, une garniture ignifugeante doit être utilisée comme protection.

Tous les tubes de l'armature identifiés sur le dessin Figure1 et tous les renforts de toit doivent être équipés de garnitures conformes à la norme FIA 8857-2001 type A (voir liste technique n°23).

Chaque garniture doit être fixée de façon telle qu'elle ne tourne pas par rapport au tube.

ARTICLE 15 - SAFETY ROLL CAGE

Only the genuine CLIO CUP safety roll cage is authorized.

It is forbidden to modify it in any way.

For any repairs, the ALPINE RACING / FFSA Technical Scrutineers in charge of the "CLIO CUP SERIES 2026", reserve the right to delete the roll cage identification plate to state it out of order. The safety frame certificate of conformity delivered with the car will be destroyed.

The safety roll cage may be painted, but the surface may not be treated in any way.

Protective padding:

In places where the driver body could come into contact with the safety roll cage, a fire-resistant padding should be used as protection.

All the reinforcement tubes identified in the drawing Figure1 and all the roof reinforcements must be fitted with paddings in accordance with standard FIA 8857-2001 type A (see technical list n ° 23).

Each padding must be secured so that it is will not turn relative to the tube.

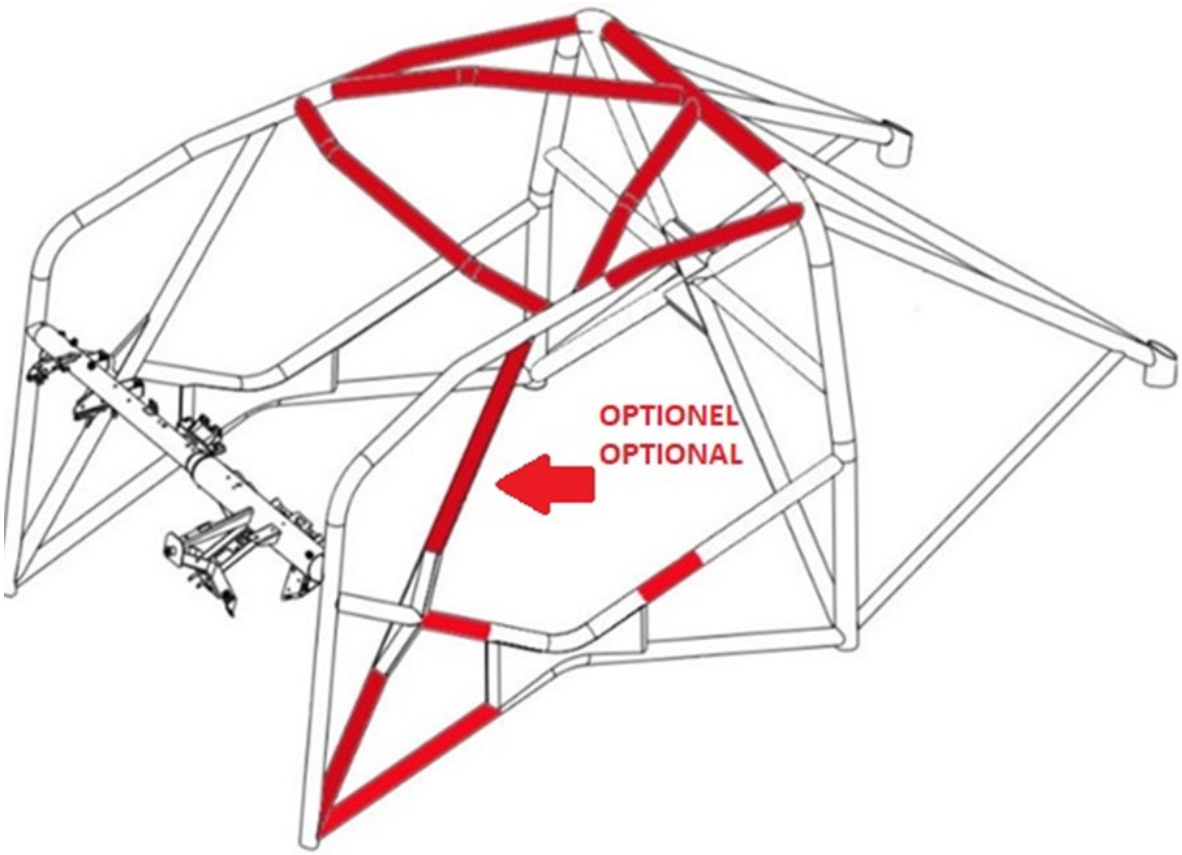


Figure 1

ARTICLE 16 - CARBURANT

16.1. - Carburant

Pour les essais libres officiels, qualificatifs et courses, chaque conducteur devra utiliser obligatoirement et seulement le carburant provenant du point de distribution désigné par les organisateurs de la CLIO CUP SERIES 2026.

Contrôle and procédure

À chaque épreuve, un échantillon " référence " sera prélevé au point de ravitaillement.

Le contrôle se fera par comparaison entre l'essence prélevée dans la voiture du concurrent et l'échantillon « référence » prélevé au point de distribution.

Par conséquent :

- Le carburant distribué à une épreuve précédente ne pourra plus être utilisé dans le cadre d'une autre épreuve de la CLIO CUP SERIES 2026. Les concurrents seront donc obligés de vidanger scrupuleusement le réservoir d'essence de leur véhicule avant les essais libres officiels ou qualificatifs de chaque épreuve.

- Tout mélange avec un autre carburant ou additif est interdit.

16.2. - Procédure de prélèvement

Les prélèvements seront effectués de la façon suivante : trois échantillons de 1 litre chacun seront prélevés dans le réservoir de carburant dans trois conteneurs neufs.

- **Échantillon n° 1 :** destiné au laboratoire d'analyse
- **Échantillon n° 2 :** conservé par le concurrent
- **Échantillon n° 3 :** conservé par les organisateurs de la CLIO CUP, SERIES 2026 pour une éventuelle contre-expertise.

Les récipients seront identifiés et scellés par les Commissaires Techniques ALPINE RACING / FFSA en présence du concurrent ou de son représentant.

Aucune contestation ne pourra être retenue sur l'origine, le transport ou la conservation des échantillons « témoin », n°1 et n°3.

Le concurrent devra prendre toute disposition afin qu'il soit toujours possible de prélever, dans le réservoir de la voiture, une quantité minimale de 3 litres de carburant nécessaire pour l'analyse après les essais libres officiels, qualificatifs ou les courses.

Le prélèvement sera effectué sur une surface plate sous la structure /lieu de contrôles techniques Alpine Racing et sans dépose d'élément mécanique.

ARTICLE 16 - FUEL

16.1. – Fuel

During official free practices, qualifying and races, each driver must only use the fuel provided at the distribution point designated by the "CLIO CUP SERIES 2026" organizers.

Checks and procedure

At each event, a reference sample will be taken at the refuelling point.

Checks will be made between the fuel taken from the competitor's car and the reference sample taken at the distribution point.

Therefore:

- *Fuel distributed at a previous event cannot be used for another "CLIO CUP SERIES 2026" event. Competitors must therefore very carefully empty the fuel tank of their car before the start of official free practices, qualifying test at each event.*

- *Any mix with another fuel or additive is forbidden.*

16.2. - Sampling procedure

Sampling will be performed as follows: three 1-liter samples will be taken from the fuel tank and placed in three new containers.

- ***Sample No. 1:** will be sent to the analysis laboratory.*
- ***Sample No. 2:** will be kept by the competitor.*
- ***Sample No. 3:** will be kept by the "CLIO CUP SERIES 2026" organizers for a potential, second expert opinion.*

The containers will be labelled and sealed by the ALPINE RACING / FFSA Technical Scrutineers in the presence of the competitor or his/her representative.

The origin, travel or storage of reference samples No.1 and No.3 shall not be contested.

The competitor must take all necessary precautions for it to be always possible to take a minimum 3 liters sample of fuel from the vehicle's fuel tank for analysis, after qualifying sessions or races.

Sampling shall be conducted on a flat surface under Alpine Racing scrutineering awning /location without mechanical element removal.

L'impossibilité de prélever une quantité de 3 litres de carburant dans le réservoir par le coupling prévu à cet effet sera considéré comme une non-conformité.

The inability to collect an amount of 3 liters of fuel in the tank through the coupling provided for this purpose will be considered a non-compliance.

ARTICLE 17 - ÉLECTRONIQUE

17.1. - Système radio et télémétrie

Pendant les essais libres officiels, qualificatifs et les courses tous les systèmes de télémétrie et leurs équipements électriques sont interdits.
Système radio : Interdit

Les systèmes de chronométrage embarqués sont autorisés sous réserve d'autorisation du commissaire technique ALPINE RACING / FFSA.

17.2. - Tableau de bord

Le tableau de bord d'origine doit rester en place. Il doit être opérationnel et assurer les fonctions d'origine.

17.3. – Faisceaux électriques

Les faisceaux électriques doivent rester ceux d'origine et ne doivent pas être modifiés.

Aucun fil ne doit être ajouté sur les capteurs d'origine. Aucun branchement sur la prise OBD n'est autorisé.

17.4. - Unité de commande électronique moteur (ECU ou Calculateur) et acquisition de données

L'utilisation de l'unité de commande électronique « moteur » d'origine de la CLIO CUP, est obligatoire.

L'unité de commande électronique moteur devra obligatoirement être équipée de la dernière version de la cartographie homologuée par ALPINE RACING.

Toute intervention sur l'unité de commande électronique « moteur » est rigoureusement interdite.

Les Commissaires Techniques ALPINE RACING ont le libre accès aux informations enregistrées dans ces boîtiers d'acquisition et peuvent en exploiter le résultat pour les contrôles techniques de conformité.

Autres systèmes d'acquisition de données

Tous les autres systèmes d'acquisition de données sont interdits.

Équipements libres

Sont libres :

- la marque du liquide de refroidissement moteur,
- la teinte de la voiture, à condition de respecter les contrats passés avec les partenaires de la CLIO CUP SERIES 2026 et le plan de décoration figurant en annexe.

ARTICLE 17 - ELECTRICAL SYSTEMS

17.1. - Telemetry and radio systems

During official free practices, qualifying sessions and races all telemetry systems and electrical equipment are forbidden.
Radio system: Forbidden.

On-board timing systems are authorized subject to authorization of the ALPINE RACING / FFSA Technical Scrutineers.

17.2. - Dashboard

The genuine dashboard must remain in place. It must be operational and fulfil its original functions.

17.3. - Electrical wiring harness

The genuine electrical wiring harness must not be modified.

No wires should be added to the genuine sensors. No connections to the OBD plug are authorised.

17.4. - Engine electronic control unit (ECU) and data acquisition system

Use of the genuine CLIO CUP, "engine" electronic control unit is mandatory.

The engine electronic control unit must be equipped with the latest version of the ALPINE RACING homologated cartography software.

Any intervention on the engine ECU is strictly forbidden.

The ALPINE RACING Technical Scrutineers have free access to the information recorded in the data acquisition system and may use the results for purposes of technical compliance checks.

Other data logger systems

All other data logger systems are forbidden.

Unrestricted equipment

The following are unrestricted:

- *Brand of engine cooling liquid*
- *Colour of the car, provided the conditions of agreements reached with the "CLIO CUP SERIES 2026" partners and the advertising layout guidelines featured in the appendix are observed.*

ARTICLE 18 – TEXTE FINAL

Le texte final du présent règlement technique, de la nomenclature CLIO CUP 2026 et des bulletins techniques 2026 est la version Française, qui fera foi en cas de litige.

ARTICLE 18 - BINDING TEXT

The binding text of these Technical Regulations, of the 2026 CLIO Cup nomenclature and 2026 Technical Bulletin is the French version, will be regarded as the in case of interpretation.