

RÈGLEMENT SPORTIF 2026



SRO
MOTORSPORTS GROUP

FFSAI

22-01-2026

Table des matières

1. PREAMBULE	- 4 -
2. RÈGLEMENT	- 4 -
3. OBLIGATIONS GENERALES	- 4 -
4. CONDITIONS GÉNÉRALES	- 4 -
5. LICENCES	- 5 -
6. VOITURES ELIGIBLES	- 5 -
7. COMPETITIONS DE LA SERIE	- 6 -
8. CLASSEMENTS ET POINTS	- 6 -
9. ORGANISATEUR	- 7 -
10. ORGANISATION DES COMPETITIONS	- 7 -
11. OFFICIELS	- 8 -
12. INSCRIPTIONS	- 8 -
13. CONDITIONS DE PARTICIPATION	- 9 -
14. LAISSEZ-PASSER	- 9 -
15. ASSURANCE	- 10 -
16. INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS	- 10 -
17. INCIDENTS	- 10 -
18. RECLAMATIONS	- 13 -
19. SANCTIONS	- 13 -
20. CHANGEMENTS DE PILOTES	- 13 -
21. CONDUITE	- 13 -
22. NOMBRE DE VOITURES ADMISES	- 13 -
23. NUMEROS DE COURSE	- 14 -
24. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES	- 14 -
25. VERIFICATIONS TECHNIQUES	- 14 -
26. LIMITATIONS DES PNEUMATIQUES DURANT LA COMPETITION	- 15 -
27. PESAGE	- 17 -
28. CONDITIONS GENERALES CONCERNANT LES VOITURES	- 17 -
29. SECURITE GENERALE	- 18 -
30. VOIE DES STANDS ET STANDS	- 20 -
31. CARBURANT ET RAVITAILLEMENT	- 21 -
32. ASSISTANCE DANS LA VOIE DES STANDS	- 21 -
33. ESSAIS LIBRES, ESSAIS QUALIFICATIFS	- 22 -
34. ARRET DES SEANCES D'ESSAIS	- 24 -

35. LES GRILLES	- 24 -
36. PROCEDURE DE DEPART	- 25 -
37. LES COURSES	- 27 -
38. VOITURE DE SECURITE (SAFETY-CAR)	- 27 -
39. SUSPENSION OU ARRET DE LA COURSE	- 28 -
40. REPRISE DE LA COURSE	- 28 -
41. ARRIVEE	- 29 -
42. PARC FERME	- 29 -
43. CLASSEMENTS	- 30 -
44. CEREMONIE DE PODIUM	- 30 -
45. BRIEFING	- 31 -
46. DISCIPLINE DANS LES STANDS ET DANS LE PADDOCK	- 31 -
ANNEXE 1 : RENSEIGNEMENTS EXIGÉS PAR L'ARTICLE 11	- 32 -
ANNEXE 2 : EQUIPEMENT OBLIGATOIRE	- 33 -
ANNEXE 3 : CHARTE GRAPHIQUE	- 33 -
ANNEXE 4 : COMITE SPORTIF TOURISME ET REGLEMENT INTERIEUR	- 34 -
ANNEXE 5 : BUREAU PERMANENT	- 34 -
ANNEXE 6 : VOITURES HOMOLOGUEES	- 35 -
ANNEXE 7 : NOMBRE DE PNEUMATIQUES PAR EPREUVE	- 35 -



1. PREAMBULE

- 1.1 SRO Paris, (ci-après le Promoteur), organise le Championnat FFSA Tourisme, TC et TCR (ci-après la Série) réservée aux voitures de catégorie tourisme. La série comprend un titre de Champion de France FFSA Tourisme TCR, un titre de Champion de France FFSA Tourisme TC, un titre de Champion de France FFSA Tourisme TC Cup, un titre de Champion de France FFSA Tourisme GT Light, un titre de Champion de France FFSA Tourisme TCA, un titre de Champion de France FFSA Tourisme TCA Light et une Coupe BMW M2 Cup France (coupe mono-modèle).

La coupe de marque BMW M2 Cup France suivra en tout point le règlement sportif du FFSA Tourisme.

- 1.2 La Série est régie par le Code Sportif International FIA et ses annexes (ci-après le Code), les prescriptions générales relatives aux circuits, les prescriptions générales et le Règlement Standard des circuits « asphalte » FFSA, le Règlement Technique Tourisme et le présent règlement sportif spécifique à la Série. Toutes les parties prenantes (le Promoteur, SRO, les ASN, les organisateurs, les concurrents et les circuits) s'engagent à appliquer, ainsi qu'à respecter les règles régissant la Série.

- 1.3 Le bureau permanent Tourisme peut :

- A. Traiter les questions relatives à l'acceptation des voitures de SRO Paris Tourisme telles que spécifiées dans le présent règlement.
- B. Délibérer concernant l'acceptation des engagements des préparateurs et des constructeurs dans la Série.
- C. Se prononcer sur les questions relatives à l'équilibre des performances.

- 1.4 Le comité Sportif du Championnat de France FFSA Tourisme prendra des décisions relatives au Championnat de France FFSA Tourisme selon l'annexe 4 au règlement.

2. RÈGLEMENT

- 2.1 La version française du présent Règlement Sportif constituera le texte définitif auquel il sera fait référence, en cas de controverse et d'interprétation. Les intitulés du document sont uniquement énoncés par souci de commodité et ne font pas partie du présent Règlement Sportif.
- 2.2 Ce règlement sportif rentrera en vigueur le 1er janvier 2026 et remplacera tout autre règlement pour la Série.
- 2.3 Tous les concurrents participant à la Série seront informés de toute modification apportée à ce Règlement Sportif, par des bulletins issus du Bureau Permanent Tourisme et/ou du Comité Sportif, pour le Championnat de France FFSA Tourisme, en spécifiant la date à laquelle les modifications entrent en vigueur.

3. OBLIGATIONS GENERALES

Tous les pilotes, concurrents et officiels, participant à la Série s'engagent, en leur nom propre et celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions, telles que décrites ou modifiées, du Code, des prescriptions générales relatives au circuit, du Règlement Technique Tourisme et du présent Règlement Sportif. Les bulletins seront approuvés par la FFSA et/ou les commissaires sportifs.

4. CONDITIONS GÉNÉRALES

- 4.1 Il incombe aux concurrents de s'assurer que toutes les personnes concernées par son engagement observent dans leur intégralité les dispositions du Code, les prescriptions générales relatives aux Circuits, les prescriptions générales relatives aux Séries Internationales, les

prescriptions générales, le règlement standard des circuits « asphalte » FFSA, le règlement technique et le règlement sportif de la série.

- 4.2 Si un concurrent est dans l'impossibilité d'être présent en personne à la compétition, il doit désigner son représentant par écrit. Durant toute la durée de la compétition et à tout moment de la compétition, une personne responsable d'une voiture engagée, est tenue de veiller conjointement et solidairement avec le concurrent, à ce que ces dispositions soient respectées.
- 4.3 Le classement final d'un pilote sera déterminé par la FFSA en accord avec le Bureau Permanent Tourisme et/ou le Comité Sportif du Championnat FFSA Tourisme.
- 4.4 Les concurrents doivent s'assurer que leurs voitures respectent les conditions d'éligibilité et de sécurité tout au long de la compétition.
- 4.5 La présentation d'une voiture aux vérifications techniques sera considérée comme une déclaration implicite de conformité.
- 4.6 Toutes les personnes concernées de quelque façon que ce soit par une voiture engagée ou occupant quelque fonction que ce soit dans le paddock, les stands, la voie des stands ou sur la piste doit à tout moment porter le laissez-passer et les vêtements appropriés (vêtements à manches longues et pantalon).
- 4.7 Les brassards suivants seront produits pour être utilisés pendant les arrêts aux stands :
 - Brassards blancs pour les contrôleurs de voitures
 - Brassards verts pour les mécaniciens
 - Brassards jaunes pour le personnel constructeur / manufacturier. Ce personnel doit respecter les instructions concernant les vêtements à porter dans la Pit Lane.
- 4.8 Ne doit être porté qu'un seul Brassard à la fois. Dans le cas contraire des sanctions peuvent être infligées par les Commissaires Sportifs.

5. LICENCES

Tous les pilotes, concurrents et officiels, participant à la Série doivent détenir une licence en cours de validité. Le minimum requis est une licence NCC, et le cas échéant, des licences valides et / ou les autorisations délivrées par leur ASN.

6. VOITURES ELIGIBLES

- 6.1 (Liste non exhaustive, soumise à l'approbation du comité sportif, voir Annexe 6)

6 catégories :

- TC
- TCR
- TC Cup
- TCA
- TCA Light
- GT Light

✚ Une coupe mono-modèle : BMW M2 Cup France

- 6.2 Dans des circonstances exceptionnelles, le Promoteur se réserve le droit d'accepter des voitures " Invitées ". Ces voitures et leurs pilotes ne marqueront pas de points et seront considérés comme étant invisibles pour l'attribution de points. Les points éventuels seront donc distribués à la voiture et pilotes suivantes.

7. COMPETITIONS DE LA SERIE

- 7.1 Chaque compétition aura le statut d'une compétition nationale réservée.
- 7.2 Le Championnat FFSA Tourisme est composé de 5 compétitions avec quatre courses de maximum 25 minutes chacune. Sauf circonstances exceptionnelles, chaque compétition du championnat sera constituée de :
- Deux séances d'essais libres de trente (30) minutes à quarante (40) minutes maximums.
 - Deux séances qualificatives de minimum dix (10) minutes pour les catégories TCA, TC Light, TC Cup et deux séances qualificatives de quinze (15) minutes pour les catégories GT Light, TC, TCR ainsi que la coupe de marque BMW M2 Cup. En cas de partage de volant, le pilote 1 participera uniquement à la séance de qualification 1 et prendra le départ de la course 1 et de la course 3. Le pilote 2 participera uniquement à la séance de qualification 2 et prendra le départ de la course 2 et de la course 4.
 - Quatre courses de vingt-cinq (25) minutes.
- 7.3 Le nombre maximum de compétitions composant la Série est fixé à cinq (5).
- 7.4 En cas de force majeure, le promoteur se réserve le droit de modifier les dates ainsi que le format des compétitions.
- 7.5 Une compétition peut être annulée si moins de 15 voitures sont engagées.
- 7.6 La liste des compétitions du Championnat de France Tourisme est la suivante :

COUPES DE PÂQUES DE NOGARO	4 - 6 avril 2026	Nogaro	France
CHAMPIONNAT DE FRANCE FFSA DES CIRCUITS	15 - 17 mai 2026	Dijon	France
SPA SPEEDWEEK	19 - 21 juin 2026	Spa	Belgique
GT WORLD CHALLENGE EUROPE POWERED BY AWS	31 juillet - 2 août 2026	Magny-Cours	France
CHAMPIONNAT DE FRANCE FFSA DES CIRCUITS	9 – 11 octobre 2026	Paul Ricard	France

8. CLASSEMENTS ET POINTS

- 8.1 Des points pour les différents championnats et trophées pilotes et équipes seront attribués selon le barème défini Art. : 8.2.
- 8.2 **Cas N° 1 : 1 seul pilote pour les 4 courses.**
- Le pilote marquera les points pour chaque course. A la fin de l'épreuve l'addition des points des quatre résultats sera divisée par deux pour le calcul du classement du championnat.
- 8.3 **Cas N°2 : 2 pilotes, chaque pilote doit effectuer deux courses.**
- Les pilotes prennent des points sur chacune de leurs deux courses.
- 8.4 Des points sont attribués pour chacune des catégories selon ce barème :

1 ^{ère} : 25 points	5 ^{ème} : 10 points	9 ^{ème} : 2 points
2 ^{ème} : 18 points	6 ^{ème} : 8 points	10 ^{ème} : 1 point
3 ^{ème} : 15 points	7 ^{ème} : 6 points	
4 ^{ème} : 12 points	8 ^{ème} : 4 points	

- 8.5 Si une course est suspendue ou arrêtée, conformément à l'article 39, et qu'elle ne peut reprendre :
- A. Aucun point ne sera attribué aux pilotes, si le pilote de tête n'a pas effectué au moins 2 tours, en dehors d'une procédure de Safety Car.
 - B. La moitié des points seront attribués aux pilotes, si le leader a réalisé plus de deux tours, mais moins de 75% de la distance (ou du temps) prévu à l'origine pour la course.
 - C. La totalité des points sera attribuée aux pilotes, si le leader a effectué 75% ou plus de la distance (ou du temps) prévue à l'origine pour la course.
- 8.6 Les titres de Champion de France FFSA Tourisme dans des catégories seront décernés aux pilotes ayant totalisé le plus grand nombre de points, en prenant en considération, toutes les courses du Championnat de France FFSA Tourisme qui auront effectivement eu lieu. À partir de la quatrième compétition de la saison, tout pilote n'ayant pas déjà participé à une compétition du Championnat de France FFSA Tourisme en 2026 ne marquera pas de points. Ces points seront attribués au pilote suivant en fonction du classement de la course.
- 8.7 Les titres Trophée FFSA « équipes » récompenseront les équipes dans les catégories TC, TCR, TC Cup, GT light, TCA, TCA light, ayant totalisé le plus grand nombre de points, en considérant tous les résultats obtenus par la meilleure voiture classée de chaque équipe engagée sur les compétitions du Championnat de France FFSA TC, TCR, TC Cup, GT light, TCA, TCA light qui auront eu lieu. Toute autre voiture, engagée par cette équipe sera invisible pour marquer les points. Pour chaque titres trophée FFSA « équipe », un classement séparé sera établi. Dans chaque catégorie un minimum de 5 voitures est obligatoire pour valider le titre FFSA.
- 8.8 Des titres pour les pilotes féminines, les constructeurs ou les pilotes Junior, pourront également être organisés.
- 8.9 Si deux pilotes ou plus terminent la saison avec le même nombre de points, la place la plus élevée dans la Série sera attribuée :
- A. Au titulaire du plus grand nombre de premières places.
 - B. Si le nombre de premières places est identique au titulaire du plus grand nombre de deuxièmes places.
 - C. Si le nombre de deuxièmes places est identique au titulaire du plus grand nombre de troisièmes places et ainsi de suite jusqu'à ce qu'un vainqueur se dégage.
 - D. Si cette procédure ne parvient pas à produire un résultat le vainqueur sera désigné en fonction du meilleur résultat à la dernière compétition.
- 8.10 Les représentants des premières équipes classées, ainsi que les pilotes finissant aux trois premières places du classement du Championnat de France FFSA Tourisme, dans chacune des catégories, doivent se rendre disponibles pour la remise des prix de fin de saison.
- 8.11 Tous les concurrents devront faire leur possible pour veiller à ce que les pilotes assistent à ces cérémonies.

9. ORGANISATEUR

Toute demande d'organisation d'une compétition doit être déposée auprès de la FFSA et de l'ASN du pays dans lequel la compétition doit avoir lieu qui la déposera auprès du Promoteur.

10. ORGANISATION DES COMPETITIONS

Chaque organisateur doit fournir au Promoteur les renseignements indiqués à l'Annexe 1 au plus tard 30 jours avant la compétition.

11. OFFICIELS

11.1 Les officiels suivants seront nommés pour la Série :

- Un Superviseur Sportif Officiel et si nécessaire un adjoint
- Un directeur de Course et si nécessaire son adjoint
- Un délégué technique
- Un responsable sportif
- Un président du Collège des commissaires sportifs
- Un chronométrateur
- Un officiel Pit lane
- Un pilote de Safety Car
- Un pilote de Leading Car

11.2 Le directeur de course et/ou son adjoint doit travailler en consultation permanente avec le Superviseur Sportif Officiel. Le Superviseur Sportif Officiel a toute autorité sur les questions suivantes (le directeur de course doit avoir l'accord express de celui-ci) :

- A. Le contrôle des essais et de la course, le respect du programme 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 dangereux de continuer, et s'assurer de la mise en place de la bonne procédure de redémarrage.
- D. La procédure de départ.
- E. L'utilisation de la voiture de sécurité.
- F. La neutralisation des essais (procédure de drapeau jaune sur le tracé / Full Course Yellow).

11.3 Le directeur de course et/ou son adjoint doit se trouver en permanence à la direction de course et en contact radio ou téléphone permanent avec tous les postes de commissaires de piste pendant toutes les séances du Championnat de France FFSA Tourisme.

11.4 Le rôle du délégué technique de la Série est d'aider les Officiels de la compétition à assurer leurs fonctions, de vérifier dans leurs domaines de compétences que tous les règlements techniques régissant la Série sont respectés, de faire les commentaires qu'ils jugent nécessaires et élaborer tout rapport nécessaire concernant la compétition.

11.5 Le délégué technique de la Série, nommé par SRO pour le Promoteur, sera responsable des vérifications techniques. Il aura pleine autorité sur les commissaires techniques nationaux et fera un rapport au responsable des commissaires techniques.

12. INSCRIPTIONS

12.1 Pendant les deux dernières manches, en cas de force majeure reconnu comme tel par le comité sportif, le changement de voiture dans la même catégorie sera autorisé avant la fin des vérifications techniques.

12.2 Les demandes d'engagement, pour toutes les compétitions du championnat, doivent être soumises au Promoteur du Championnat de France FFSA Tourisme, à partir du bulletin d'engagement officiel fourni par le Promoteur.

12.3 Le bulletin d'engagement doit être accompagné du paiement du montant de l'engagement mentionné ci-dessous. Le Promoteur et/ou la FFSA se réservent le droit de refuser une inscription pour le Championnat de France FFSA Tourisme ou pour chacune de ses compétitions.

SRO Paris SARL

34 Avenue Georges 5

75008 Paris - France

Courriel : romain.morelli@sro-motorsports.com

Mobile: +33 (0)7 89 09 24 24

SWIFT: CMCIFRPP

IBAN: FR76 3006 6109 1100 0205 2550 109

Frais d'inscriptions à la saison :

TCR/ GT Light: 11 250 € HT

TC/ M2 Cup France/TCR Gen 1: 8 500 € HT

TC CUP/ TCA / TCA Light: 5 500 € HT

Frais d'inscriptions à la course :

TCR/ GT Light: 2 500 € HT

TC/ M2 Cup France/TCR Gen 1: 1 900 € HT

TC CUP/ TCA / TCA Light: 1 200 € HT

L'intitulé du virement doit préciser la mention FFSA Tourisme + le N° de la voiture concernée.

12.4 La participation aux diverses manifestations organisées par SRO se fait sur invitation uniquement.

12.5 Tout concurrent désirant participer aux compétitions du Championnat de France Tourisme devra envoyer une demande d'engagement par :

Courriel : romain.morelli@sro-motorsports.com

12.6 Chaque pilote/concurrent dont la demande d'engagement pour le Championnat de France FFSA Tourisme est acceptée, s'engage en son nom propre, et au nom de toute personne associée à sa participation, à respecter toutes les dispositions du présent Règlement Sportif, du Règlement technique du Championnat, du Code Sportif International de la FIA et ses annexes comme toutes contraintes et accords applicables aux Championnat de France FFSA Tourisme 2026. Le concurrent déclare avoir lu et compris le Code et ses annexes.

12.7 Les candidatures ne seront acceptées qu'après règlement, par le concurrent ou pilote, de toutes les dettes envers SRO Motorsports Group et ses partenaires.

12.8 En signant leur demande, les pilotes et les concurrents acceptent les termes et conditions du présent règlement, et acceptent d'y adhérer dans les faits et dans l'esprit.

13. CONDITIONS DE PARTICIPATION

Non applicable dans le cadre du Championnat de France FFSA Tourisme.

14. LAISSEZ-PASSER

Chaque équipe recevra 4 parkings ainsi que 16 laissez-passer par voiture et par compétition, comme suit :

- A. 6 laissez-passer Team
- B. 2 laissez-passer pilotes

15. ASSURANCE

- 15.1 L'organisateur d'une compétition doit s'assurer que tous les concurrents, leur personnel et leurs pilotes sont couverts par une assurance au tiers.
- 15.2 Trente jours avant la compétition, l'organisateur doit envoyer au Promoteur le détail des risques couverts par l'assurance, laquelle doit être conforme aux lois nationales en vigueur. Ce certificat d'assurance sera tenu à la disposition des concurrents.
- 15.3 L'assurance au tiers souscrite par le Promoteur viendra compléter, sans y porter atteinte, toute police d'assurance personnelle détenue par un concurrent ou par toute autre participant à la compétition.
- 15.4 Les pilotes participant à la compétition ne sont pas considérés comme tiers entre eux.

16. INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

- 16.1 Dans des circonstances exceptionnelles, les commissaires sportifs et/ou le directeur de course, et/ou le Superviseur Sportif Officiel, peuvent donner des instructions aux concurrents au moyen de bulletins spéciaux, conformément au Code. Ces bulletins seront affichés sur le tableau d'affichage officiel (www.ffsatourisme.fr) et sur l'application FFSA Tourisme. Les moniteurs de chronométrage sont également considérés comme affichages officiels si les installations du circuit le permettent.
- 16.2 Tous les classements et résultats des essais et des courses, ainsi que toutes les décisions des officiels, seront affichés dès que possible sur le tableau d'affichage officiel.
- 16.3 Toute décision ou communication concernant un concurrent devra lui être transmise aussitôt que possible.
- 16.4 Les concurrents ou leurs représentants doivent pouvoir être contactés durant toute la durée d'une compétition.

17. INCIDENTS

- 17.1 Un "incident" signifie un fait ou une série de faits impliquant un ou plusieurs pilotes, ou toute action d'un pilote, rapporté aux commissaires sportifs, par le directeur de Course et/ou le Superviseur Sportif Officiel (ou noté par les commissaires sportifs et rapporté au Superviseur Sportif Officiel pour enquête) et ayant :
 - A. Nécessité l'arrêt d'une séance d'essais (libres, Pré-qualificatifs ou qualificatifs, Article 33) ou la suspension d'une course (Article 39).
 - B. Constitué une violation du présent Règlement Sportif ou du Code.
 - C. Fait prendre un faux départ à une ou plusieurs voitures.
 - D. Provoqué une collision.
 - E. Entraîné la sortie de piste d'un pilote.
 - F. Illégitimement empêché un pilote de faire une manœuvre de dépassement légitime.
 - G. Illégitimement gêné un autre pilote au cours d'une manœuvre de dépassement.
- 17.2 Tous les participants doivent avoir une caméra embarquée (selon l'annexe 2) dans leur voiture. La caméra doit être montée de façon à filmer la piste de course vers l'avant. Toutes les cartes SD doivent être vidées avant le début de chaque session et avoir une capacité suffisante pour enregistrer la totalité de la session. La date et l'heure de la caméra doivent être correctes. La caméra embarquée doit toujours être activée et réglée sur le mode enregistrement lorsque la voiture est en piste ou dans la voie des stands. Les données du système de caméra embarquée peuvent être utilisées par les commissaires sportifs, le Superviseur Sportif Officiel, et/ou le Directeur de Course, ou le Promoteur, pour enquêter sur tout incident. Ces cartes devront être apportées au Commissaire Technique de la catégorie dans les dix (10) minutes qui suivent

l'arrivée de la session. Toutes les données du système de caméra embarquée sont la propriété du Promoteur et seront rendues à l'équipe après la compétition.

Tout manquement peut entraîner les amendes suivantes par compétition :

- Première infraction : cent cinquante euros (150 €)
- Deuxième infraction : deux cents euros (200 €)
- Troisième infraction : trois cents euros (300 €)

17.3 Il appartiendra aux commissaires sportifs, sur rapport ou demande du Superviseur Sportif Officiel et/ou du Directeur de Course, si un ou des pilote(s) impliqué(s) à un incident doit (doivent) être pénalisé(s).

17.4 Si les commissaires sportifs et/ou le directeur de course enquête sur un incident, un message informant toutes les équipes du pilote ou des pilotes impliquées apparaîtra sur les moniteurs de chronométrage, si les installations du circuit le permettent. Tout incident est considéré comme étant sous investigation automatiquement.

17.5 Si un pilote est impliqué dans une collision ou un incident et qu'il en a été informé (par exemple via les moniteurs de chronométrage ou par notification du directeur de course ou des commissaires sportifs) au plus tard 30 minutes après la fin de la course, il ne doit pas quitter le circuit sans l'accord de ces derniers.

17.6 Les commissaires sportifs et/ou le Superviseur Sportif Officiel et/ou le Directeur de Course (pour les pénalités de A, B, C et E uniquement) peut infliger une ou plusieurs des pénalités suivantes (en remplacement ou en sus d'autres pénalités existantes) à tout pilote impliqué dans un incident :

- A. Un avertissement.
- B. Une pénalité de passage par la voie des stands. Le pilote doit entrer dans la voie des stands et rejoindre la course sans s'arrêter.
- C. Un Stop & Go. Le pilote doit entrer dans la voie des stands, s'arrêter dans la zone de pénalité et reprendre la piste. Il n'est pas autorisé à s'arrêter à son stand.
- D. Un Stop & Go pour le début de la séance suivante (essai libre, officiel ou de qualification). La voiture pourra rejoindre la séance en question uniquement après le temps de pénalité écoulé.
- E. Une pénalité en temps d'au moins 10 secondes qui sera ajoutée au temps total en course et appliquée, si possible, avant la cérémonie de remise des prix sur le podium par le superviseur ou le D C, les commissaires sportifs pourront également infliger une pénalité à quelque moment que ce soit.
- F. Un recul d'au moins deux (2) places sur la grille de départ de la prochaine course du pilote.
- G. Disqualification des résultats.
- H. Une suspension pour une course ou plus.

Toutefois, si une des pénalités fixées aux points B ou C doit être infligée et notifiée au cours des cinq dernières minutes, ou après la fin de la course, l'Article 17.8 ne s'appliquera pas et un temps de pénalité sera ajouté au temps de course écoulé (plus les secondes de pénalité du stop and go dans le cas B) du pilote concerné.

Pour rappel, un drive-through, un stop and go, un recul de place et une pénalité en temps ne sont pas susceptibles d'appel ou de réclamation.

Ce temps de pénalité, différent selon la configuration du circuit, vous sera donné au briefing par le Directeur de Course.

17.7 Si les commissaires sportifs et/ou le Superviseur Sportif Officiel et/ou le Directeur de Course décide d'imposer l'une des sanctions prévues à l'article 17.6, la procédure suivante doit être appliquée :

- A. Les commissaires sportifs et/ou le Superviseur Sportif Officiel et/ou le Directeur de Course notifiera au concurrent concerné la pénalité qui lui a été imposé et celle-ci sera également affichée sur les moniteurs de chronométrage. À partir du moment où la décision des commissaires sportifs est notifiée sur les moniteurs de chronométrage, la voiture concernée ne peut franchir la ligne sur la piste plus de deux fois avant de pénétrer dans la voie des stands et, dans le cas d'une pénalité relevant de l'article 17.6B, avant de se rendre dans la zone de pénalité où elle devra rester pendant la durée de la pénalité en temps.
- B. Toutefois, sauf si la voiture se trouvait déjà à l'entrée des stands pour effectuer sa pénalité, il ne pourra pas l'effectuer après le 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. Tant que la voiture est immobilisée en raison d'une pénalité en temps, elle ne peut faire l'objet d'aucune intervention. Toutefois, en cas d'arrêt du moteur, celui-ci pourra être redémarré une fois le temps de pénalité écoulé. En cas d'impossibilité pour le pilote de démarrer seul sa voiture, ses mécaniciens pourront la ramener dans les stands.
- C. Une fois le temps de pénalité écoulé, le pilote pourra reprendre la piste.
- D. Aucune sanction ne peut être prise par l'équipe jusqu'à ce qu'elle ait été avisée, soit par message sur les écrans de chronométrage, soit par un document signé et délivré par le Collège des Commissaires.

17.8 Le non-respect des procédures de l'article 17.6 sera puni par un Drive-Through supplémentaire.

17.9 AVERTISSEMENT SUR LE COMPORTEMENT.

Un pilote impliqué dans des incidents de toutes sortes, ou mis en cause pour comportement antisportif, ou conduite dangereuse, peut, en plus des pénalités, se voir attribuer des points pour mauvais comportement par le Collège des Commissaires Sportifs. Le barème suivant sera appliqué :

- Avertissement..... 1 point (maximum)
- Réprimande officielle 1 ou 2 points en fonction de la gravité
- Pénalité Drive-through 1 point ou plus en fonction de la gravité
- Excès de vitesse dans la voie des stands. 1 point entre 55 et 65 km/h,
2 points au-dessus de 65 km/h
- Stop & Go 2 points ou plus en fonction de la gravité

D'autres infractions peuvent donner lieu à des Points, et décidés par les Commissaires Sportifs.

Les points ne seront attribués aux pilotes que pour leurs propres actions, et non celles de l'équipe ou de leurs équipiers (par exemple, les limites de la piste...). Le nombre de Points infligé sera mentionné sur le rapport du Collège des Commissaires Sportifs ou pourra faire l'objet d'une décision séparée.

Le nombre de points sera calculé par pilote :

- Un pilote avec 3 points verra sa voiture rétrogradée de 5 places sur la grille de la prochaine course à laquelle il participe.
- Un pilote avec 4 points verra sa voiture rétrogradée de 10 places sur la grille de la prochaine course à laquelle il participe.
- Un pilote avec 5 points ou plus se verra infliger un Drive-Through, dans les 3 premiers tours de la course, à appliquer sur la prochaine course à laquelle il participe.

Après que ces pénalités auront été infligées, le pilote aura les points correspondants à ces pénalités déduits de son score, le reste sera reporté sur la prochaine compétition.

18. RECLAMATIONS

Les réclamations devront être déposées conformément aux Prescriptions Générales et Règlement Standard des circuits « asphalte » FFSA.

19. SANCTIONS

- 19.1 Les commissaires sportifs et/ou le directeur de course et/ou le Superviseur Sportif Officiel peut infliger les pénalités expressément prévues par le présent règlement sportif. Pour tous les cas non couverts par le présent règlement sportif, les règles du Code Sportif International s'appliqueront.
- 19.2 Les pénalités de type "Drive-Through", les pénalités en temps d'au moins 10 secondes ajoutées au temps total de course, si possible, avant la remise des prix, ainsi que les pénalités représentant l'annulation d'un certain nombre de tours de qualification peuvent être infligées par le Superviseur Sportif Officiel et/ou le Directeur de Course sans utiliser de procédures spéciales. Ces pénalités seront notifiées sur les moniteurs de chronométrage, par la présentation d'un panneau de pénalité ou par l'ajout d'une pénalité au temps réalisé par le pilote concerné.
- 19.3 Si un pilote ou un concurrent répète la même infraction durant toute la saison, ou lorsque apparaissent des circonstances aggravantes, les sanctions mentionnées dans le présent Règlement Sportif et les Annexes peuvent être revues à la hausse par les commissaires sportifs et/ou le Superviseur Sportif Officiel à leur discrétion. Tout pilote qui reçoit deux sanctions pour une infraction à la conduite, infligée par le Superviseur Sportif Officiel et/ou le Directeur de Course et/ou le collège des commissaires sportifs, au cours de la saison, se verra, lors de la seconde, reculer de 4 (quatre) places sur la grille de départ, lors de la prochaine course, à laquelle le pilote concerné participera.
- 19.4 Sanctions disciplinaires :
La survenance de tout incident dans le paddock et/ou sur la piste (actes de provocation en tous genres, verbales ou écrites, compris sur les réseaux sociaux, y ou autres menaces) et/ou un comportement antisportif ou qui ne respecte pas l'esprit de la série (violation de la morale ou de l'éthique sportive, préjudice moral ou matériel envers SRO Motorsports Group ou ses partenaires, etc.) commis par un membre de l'équipe, un concurrent, ou un pilote, ou son entourage, peut être signalé aux commissaires sportifs, qui prendront toutes décisions qu'ils jugent appropriée. L'équipe sera tenue pour responsable des actes des personnes dans leur entourage, et pourra être sanctionnée en conséquence.
- 19.5 Les sanctions financières infligées, en vertu de ce règlement, seront payées, en espèces, ou si possible par Carte de Crédit (Mastercard / Visa / Amex SEULEMENT, plus les coûts additionnels de transaction) ou par transfert bancaire à SRO Paris, ou son représentant, qui restera le seul bénéficiaire. SRO Paris fera don de ces pénalités financières à une fondation. Les voitures ne seront pas autorisées à reprendre la séance suivante, tant que les pénalités financières n'auront pas été payées.

20. CHANGEMENTS DE PILOTES

Non applicable dans le cadre du Championnat de France FFSA Tourisme.

21. CONDUITE

Le pilote doit conduire sa voiture seul et sans aide.

22. NOMBRE DE VOITURES ADMISES

Le nombre de voitures admises à participer aux essais et à prendre le départ de la course est calculé par l'arrêté ministériel d'homologation du circuit ou l'annexe O du CSI.

23. NUMEROS DE COURSE

- 23.1 Chaque voiture portera le numéro de course attribué par le Promoteur. Les numéros de course et la publicité sur les voitures doivent être conformes à la charte graphique dans l'annexe 3 du règlement sportif.
- 23.2 Le nom ou l'emblème de la marque de la voiture doit apparaître sur la voiture à l'emplacement original. Les noms des pilotes doivent figurer sur chaque côté de la carrosserie (conformément à l'article 16 du Code.)

24. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

- 24.1 Chaque concurrent doit avoir en sa possession, tous les documents requis par l'article 5, ainsi que les divers documents relatifs à sa voiture, pour une inspection à tout moment au cours de la compétition.
- 24.2 A chaque compétition, le Promoteur veillera à ce qu'il ait en sa possession une copie de toutes les licences des pilotes et des concurrents qui participent à la compétition. La liste des concurrents et des pilotes autorisés à prendre part à la compétition sera publiée après la fin des vérifications administratives et de sécurité.
- 24.3 On ne peut exiger d'aucun concurrent, pilote ou toute autre personne concernée par une voiture, qu'il/elle signe une décharge de responsabilité (or séance de roulage tests).
- 24.4 Tous les concurrents et pilotes doivent fournir tous les documents et licences nécessaires au cours des vérifications administratives. Celles-ci auront lieu avant le début des essais libres, conformément aux horaires de la compétition. Les concurrents et les pilotes ne seront pas autorisés à participer aux qualifications et à la course, sans avoir passé avec succès la procédure des vérifications administratives.
- 24.5 Sauf autorisation par les commissaires sportifs, le non-respect de l'horaire des vérifications se traduira par une amende de cent cinquante euros (150 €) qui devra être payée par le contrevenant.

25. VERIFICATIONS TECHNIQUES

- 25.1 Les vérifications techniques initiales de la voiture et des équipements des pilotes auront lieu conformément à l'horaire officiel de la compétition. La liste des voitures autorisées à prendre part aux essais qualificatifs sera publiée après les vérifications techniques.
- 25.2 Les voitures doivent être présentées aux vérifications techniques à l'heure indiquée sur le programme officiel de l'épreuve et dans les conditions suivantes :
 - Avec la fiche d'homologation et le passeport technique de la voiture
 - Avec les certificats d'homologation pour le réservoir de carburant et l'arceau de sécurité
 - Sans carburant
 - Avec tous les stickers obligatoires (techniques, sécurité, partenaires de la Série) conformément à la charte graphique (voir annexe 3)
 - Avec des pneus slicks
- 25.3 Aucune voiture et aucun pilote ne pourra prendre part à la Compétition avant d'être passé par les vérifications techniques.
- 25.4 Sauf manquement dûment autorisé par les commissaires sportifs, le non-respect de l'horaire des vérifications techniques, se traduira par une amende de cent cinquante euros (150 €) qui devra être payée par le contrevenant
- 25.5 Les commissaires techniques peuvent :

- A. Vérifier la conformité d'une voiture ou d'un concurrent à tout moment au cours d'une compétition.
 - B. Demander le démontage, par le concurrent, pour vérifier que les conditions d'admissibilité ou de conformité sont pleinement respectées.
 - C. Demander à un concurrent de payer les frais résultants de l'exercice des droits mentionnés dans le présent article.
 - D. Demander à un concurrent de fournir tout échantillon ou toute pièce qu'ils jugent nécessaire.
- 25.6 À la fin des essais qualificatifs et après l'arrivée de la course, toutes les voitures classées doivent immédiatement et directement se rendre de la piste au Parc Fermé par leurs propres moyens pour vérifications, conduite par le pilote. La présence d'un représentant officiel du concurrent est nécessaire. Toute voiture classée qui ne se rend pas directement et le plus rapidement possible au Parc Fermé sera disqualifiée, course et/ou séance de qualification.
- 25.7 L'enregistreur de données peut être lu et vérifié à tout moment au cœur de la compétition, par suite d'une décision du superviseur sportif Officiel, des commissaires sportifs, des commissaires techniques et du D C. Ainsi, les concurrents sont responsables de l'enregistrement d'une copie de toutes les données d'une compétition, sans les modifier, les supprimer, ou les détériorer, jusqu'à deux heures après la dernière course de la manifestation.
- 25.8 Le superviseur Sportif Officiel ou le DC peut exiger que toute voiture impliquée dans un accident soit arrêtée et contrôlée.
- 25.9 Les Commissaires Sportifs publieront les conclusions des commissaires techniques, chaque fois que des voitures sont vérifiées au cours de la Compétition.
- 25.10 Si une voiture n'est pas en conformité avec sa fiche d'homologation elle pourra être disqualifiée de la compétition.

Toutes les mesures doivent être prises quand la voiture est immobilisée sur la dalle de vérification, surface horizontale telle que définie par le délégué technique.

- 25.11 Dans des circonstances exceptionnelles visant la sécurité, les équipes peuvent demander à effectuer un tour en piste afin de vérifier la fiabilité d'une voiture, après des réparations importantes ou d'autres problèmes. De telles demandes doivent être adressées en priorité aux Commissaires techniques puis aux commissaires Sportifs par l'intermédiaire du directeur de course ou du Superviseur Sportif Officiel qui transmettra la demande aux Officiels précédemment cités. S'il est autorisé, ce tour sera programmé, par rapport au timing officiel et consistera en un seul tour de la sortie à l'entrée des stands.

26. LIMITATIONS DES PNEUMATIQUES DURANT LA COMPETITION

- 26.1 Seul le type et la marque de pneus, approuvés par le Promoteur, et régulièrement proposés et vendus sur les compétitions, par le distributeur agréé du fournisseur officiel du Championnat de France FFSA Tourisme, pourront être utilisés durant la saison.
- 26.2 Le promoteur désigne Pirelli comme fournisseur unique de pneumatiques pour la Série, sauf accord contraire du Promoteur.
- 26.3 La liste des spécifications approuvées pour les pneus, sera publiée, au plus tard deux semaines avant la première compétition de la Série. Les pneus retaillés sont interdits.
- 26.4 Un pneu neuf est un pneu qui n'a pas été précédemment enregistré et/ou attribué à une voiture.

- 26.5 Un pneu « usé » est un pneu qui a été enregistré pour une compétition précédente, avec le même numéro de voiture.
- 26.6 Un train de pneus doit comprendre deux pneus avant et deux pneus arrière.
- 26.7 Un pneu pluie est un pneu qui est conçu pour l'utilisation sur piste humide, et sculpté à plus de 25% dans une surface symétrique par rapport à l'axe central du pneu.
- 26.8 Seuls les pneumatiques sans aucune sculpture sont admis comme pneus pour temps sec.
- 26.9 Les pneus pluie ne peuvent être utilisés, qu'après que la piste ait été déclarée humide par le directeur de course, pour les séances d'essais (Essais libres, essais pré-qualificatifs, Qualificatifs). Il n'y a pas de marquage sur les pneus pluie. Pendant la course, en cas de changement de pneus (de pneus slicks vers pneus pluie ou vice-versa), un arrêt obligatoire devra être observé (moteur arrêté, dont la durée sera calculée entre l'entrée et la sortie des stands, et sera communiquée à chaque compétition par un bulletin, des additifs au règlement ou des notes d'information).
- 26.10 Les horaires d'enregistrement seront précisés par le manufacturier.
- 26.11 Limitation des pneus :
- Afin de limiter les coûts pour les Concurrents de la Série, pendant les Essais Libres et pré-qualifs, l'utilisation de pneus Pirelli non enregistrés sera autorisée.
- Pendant les qualifications et les courses, seuls les pneus enregistrés pour la Compétition seront autorisés selon les points suivants :
- A. Pour la première compétition de la saison d'une voiture engagée dans le championnat, **un maximum de huit pneus neufs** peut être acheté et enregistré.
 - B. Pour les autres courses (voir tableau Annexe 7).
 - C. Les pneus usés, qui ont été enregistrés à une course précédente du FFSA Tourisme, peuvent être utilisés à tout moment.
 - D. Un pneu ne peut être enregistré que pour une seule voiture par compétition.
 - E. Les pneumatiques Pirelli en provenance d'autres championnats sont interdits pendant les qualifications et les courses.
 - F. Il n'y a aucune limitation concernant le nombre de pneus pluie utilisés.
 - G. Durant la saison le Bureau Permanent (Annexe 5) peut modifier le nombre de pneus neufs maximum alloué par modèle de voiture en fonction de la BOP. Si un tel changement est opéré il sera notifié dans le tableau de la BOP donné en amont de chaque compétition.
 - H. Le nombre de pneu « usé » maximum par compétition par voiture sera de huit pneus maximums.
 - I. Annexe 7 : Tableau du nombre de pneus par épreuve par catégorie.
- 26.12 Le contrôle des pneus sera réalisé selon une procédure définie par le délégué technique.
- 26.13 La vérification des pneus sera effectuée à partir de la liste des codes-barres fournis par chaque équipe au délégué technique. La limite pour fournir cette liste de codes-barres est de 2 heures (120 minutes) avant la première séance d'essais libres. Une équipe qui ne donnerait pas le feuillet au département technique avant la limite sera signalée au Collège pour une éventuelle pénalité.
- 26.14 L'utilisation d'un système de chauffage pour les pneus est interdite.
- 26.15 En plus des pneus slicks neufs autorisés pour chaque compétition chaque voiture engagée dans la série dispose d'une allocation d'un (1) pneu joker neuf par compétition avec un maximum de 4 pneus joker par saison. Ces pneus joker peuvent être utilisés pour remplacer des pneus qui ont été endommagés ou qui sont inutilisables.
- 26.16 Ce changement devra être notifié au Délégué Technique ou au Collège des commissaires sportifs et/ou au Directeur de course sous peine d'une sanction qui peut aller jusqu'à la disqualification.

L'utilisation d'un pneu joker sera autorisée après confirmation du manufacturier de pneumatiques que le pneu ne peut plus être utilisé pour des raisons de sécurité. Une demande formelle doit être faite par écrit et doit mentionner la référence du pneu endommagé et la référence du pneu de remplacement.

27. PESAGE

- 27.1 Le poids d'une voiture pourra être vérifié à tout moment durant une compétition. Le Bureau Permanent SRO Tourisme se réserve le droit de prendre des décisions concernant le poids des voitures à tout moment durant une compétition.
- 27.2 Le poids moyen des pilotes dans chaque voiture engagée dans la série sera calculé. Chaque pilote devra déclarer son poids, avec combinaison, sous-vêtements, gants, casque et hans. Chaque concurrent devra signer un document fourni par l'organisateur pour officialiser cette déclaration au moment des vérifications techniques de la première compétition. Si ce poids devait changer lors de la saison, le concurrent devrait le déclarer lors des vérifications techniques, la modification sera notée et de nouveau signée. Des contrôles aléatoires seront effectués. En cas de non-respect des déclarations une pénalité du collège des commissaires sera appliquée.
- 27.3 Si le poids moyen des pilotes d'une voiture est supérieur à 85 kg, le comité sportif pourra retirer du poids à la voiture.
- 27.4 Si le poids moyen des pilotes d'une voiture est inférieur à 85 kg, un poids, dont le montant sera défini par le comité sportif, sera ajouté à l'éventuel poids BOP de la voiture.
- 27.5 Un concurrent peut installer une ou plusieurs caméras personnelles dans la voiture à des fins de formation ou d'apprentissage. Les caméras embarquées officielles ont la priorité. Le concurrent doit obtenir une autorisation écrite du Promoteur et du Délégué Technique pour chaque caméra. L'installation doit être présentée au moment des vérifications techniques. Toutes les caméras considérées comme dangereuses seront retirées. Le poids de l'équipement complet n'est pas inclus dans le poids minimum de la voiture. Les caméras qui transmettent des séquences vidéo en direct ne sont pas autorisées. Les caméras apposées sur les casques ne sont pas autorisées. Si nécessaire, le Directeur de la compétition ou le Collège des Commissaires Sportifs peut demander à voir des images de la caméra même si la voiture est en Parc Fermé. Les images ne peuvent être distribuées, partagées ou téléchargées sur Internet, sauf autorisation expresse de SRO.

28. CONDITIONS GENERALES CONCERNANT LES VOITURES

- 28.1 La télémétrie est interdite.
- 28.2 Pendant la compétition, chaque pilote doit utiliser le transpondeur, ou tout autre équipement de chronométrage, tel que spécifié par le promoteur. Il est de la responsabilité de chaque concurrent d'acheter le matériel (spécifié dans l'Annexe 2) à ses propres frais, de l'installer, de le faire fonctionner correctement, et de s'assurer qu'il affiche, en toutes circonstances, des informations correctes. Cet équipement doit être installé en stricte conformité avec les instructions données. Tout problème doit être signalé au directeur de course immédiatement.
- 28.3 Le transpondeur doit impérativement être installé à l'avant droit de la voiture.
- 28.4 L'utilisation incorrecte de l'équipement peut entraîner une pénalité et des amendes selon le barème suivant :
 - Première infraction : cent cinquante euros (150 €)
 - Deuxième infraction : deux cents euros (200 €)
 - Troisième infraction : trois cents euros (300 €)
- 28.5 Un enregistreur de données avec capteurs, approuvé par le promoteur et spécifié dans l'annexe 2, doit être installé dans toutes les voitures (sauf exception du promoteur), et sur toutes les

compétitions. Il est de la responsabilité de chaque équipe, de se procurer cet enregistreur de données, ainsi que les capteurs, de les installer, et de s'assurer qu'ils fonctionnent correctement.

- 28.6 Les voitures sans enregistreur, ou avec un enregistreur qui ne fonctionne pas correctement, ne seront pas conformes au règlement et pourront être signalées aux commissaires sportifs.
- 28.7 Pour des raisons de sécurité et d'équité sportive, toutes les équipes doivent avoir une radio calée sur la fréquence de la direction de course. Cette radio sera utilisée par le directeur de course pour communiquer avec les équipes. Les équipes doivent être à l'écoute de la fréquence, 15 minutes avant le début de chaque séance, et jusqu'à la fin de la séance ou de l'ouverture du parc fermé, pour les qualifications et les courses. Les équipes ne peuvent pas utiliser cette fréquence pour aucune autre information. Les informations données sur la fréquence radio de la direction de course seront aussi affichées sur les écrans. Tous ces messages écrits ou oraux, doivent être respectés. Toutes les équipes doivent être connectées au système de messagerie interne SRO : Messagerie FFSA-Tourisme.

29. SECURITE GENERALE

- 29.1 Des instructions officielles seront transmises aux pilotes au moyen de signaux prévus par le CSI. Les concurrents ne doivent pas utiliser de drapeaux semblables de quelque manière que ce soit à ces signaux.
- 29.2 Il est strictement interdit aux pilotes de conduire leur voiture dans le sens contraire de celui de la course, à moins que ce ne soit absolument nécessaire pour éloigner la voiture d'une position dangereuse, et en accord avec les instructions des commissaires de piste. Une voiture peut seulement être poussée pour être éloignée d'une position dangereuse, selon les indications des commissaires de piste.
- 29.3 Tout pilote ayant l'intention de rentrer dans la pit lane, en manifestera l'intention en temps utile, et s'assurera qu'il pourra le faire sans danger.
- 29.4 Pendant les essais et la course, les pilotes doivent uniquement utiliser la piste et respecter à tout moment les dispositions du Code relatif à la conduite sur circuit.
- 29.5 Un pilote qui abandonne sa voiture doit la laisser au point mort avec le volant en place.
- 29.6 Des réparations sur une voiture peuvent être effectuées uniquement dans la zone de travail (Working Lane) et sont interdites dans la voie rapide (Fast Lane).
- 29.7 Sauf dans les cas expressément autorisés par le CSI ou le présent règlement sportif, personne, excepté le pilote, ne peut toucher une voiture arrêtée, à moins qu'elle ne se trouve dans l'espace attribué à l'équipe, la voie des stands ou la grille de départ.
- 29.8 Une voiture ne pourra à aucun moment effectuer une marche arrière dans la voie des stands par ses propres moyens. Elle doit être poussée en arrière par 4 personnes maximum.
- 29.9 Pendant les périodes commençant 10 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, à l'exception :
- A. Des commissaires de piste et/ou les personnels autorisés dans l'exercice de leurs fonctions.
 - B. Des pilotes lorsqu'ils conduisent ou sous la direction des commissaires de piste.
 - C. Du personnel des équipes, lorsqu'il pousse une voiture, ou enlève du matériel de la grille, après que toutes les voitures, en mesure de le faire, aient quitté la grille, pour le tour de formation.
- 29.10 Les pilotes prenant part aux essais et à la course doivent toujours porter les vêtements, les sous-vêtements, le casque, et le dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA (Système HANS/FHR) spécifiés dans l'annexe L du CSI chapitre III article 1.1.

- 29.11 Pour le casque, les normes FIA 8860-2004 et FIA 8860-2010 ne sont pas obligatoires mais fortement recommandées.
- 29.12 Afin de vérifier que l'accès approprié aux voies respiratoires d'un pilote blessé est possible, le test suivant sera effectué au moins une fois par saison. Un des pilotes de l'équipage doit être assis dans sa voiture, avec casque et système FHR approuvé FIA en place et attaché, harnais bouclé. Avec l'aide de deux secouristes, le délégué médical, ou à sa demande, le médecin-chef de la compétition, doit être en mesure de retirer le casque, tout en maintenant en permanence la tête du pilote en position neutre. Si cela est impossible, le pilote sera tenu de porter un casque ouvert, homologué pour être utilisé avec le système FHR FIA.
- 29.13 Tout au long d'une compétition, la vitesse sera limitée à 50 km/h dans la voie des stands et des mesures de sécurité maximales seront prises.
- 29.14 Toute violation de cette règle, pendant les essais libres, et les qualifications (cumul sur la saison) entraînera des sanctions suivantes pour le pilote (en plus des points de pénalités) :
- A. Première infraction : vingt-cinq euros (25€) d'amende pour chaque km/h au-dessus de la limitation.
 - B. Deuxième infraction : vingt-cinq euros (25€) d'amende pour chaque km/h au-dessus de la limitation et meilleur temps de qualification supprimé.
 - C. Troisième infraction : vingt-cinq euros (25€) d'amende pour chaque km/h au-dessus de la limitation et tous les temps de qualification supprimés.
- 29.15 Pendant la course, le DC ou les commissaires sportifs peuvent infliger une pénalité à tout pilote qui dépasserait la limite.
- 29.16 Afin de déterminer la vitesse dans la voie des stands, les commissaires sportifs peuvent utiliser toute information obtenue auprès du juge des faits, au moyen d'un instrument spécifique au contrôle de vitesse (tel que des appareils électroniques, pistolets radars, etc.) ou grâce aux données enregistrées par le système d'acquisition installé à bord des voitures. La vitesse dans la voie des stands peut également être déterminée à l'aide des boucles de chronométrage.
- 29.17 Si un pilote est confronté à de graves problèmes mécaniques durant les essais ou la course, il doit évacuer la piste ou regagner son stand dès qu'il peut le faire en toute sécurité.
- 29.18 Les phares avant, le feu arrière rouge et les feux de pluie arrière de la voiture devront être allumés en permanence quand elle roulera sur une piste déclarée "piste humide". Il reviendra au directeur de course de décider si le pilote doit s'arrêter en raison d'un feu défectueux. Dans le cas où la voiture serait arrêtée pour cette raison, elle pourra reprendre la course une fois l'anomalie réparée. Pour les courses de nuit, des phares supplémentaires homologués par le constructeur ou autorisés par le département technique de FFSA seront permis.
- 29.19 Les personnes de moins de 16 ans ne sont pas autorisées sur la pit lane, fast lane et le mur des stands.
- 29.20 Le Superviseur Sportif Officiel ou le médecin-chef peuvent demander à un pilote de se soumettre à un examen médical à tout moment pendant la durée d'une compétition.
- 29.21 Le non-respect des conditions générales de sécurité du CSI, ou du présent règlement sportif, pourra entraîner la disqualification de la compétition pour la voiture et les pilotes concernés.
- 29.22 Un ou plusieurs drapeaux jaunes, présentés par les commissaires de piste, signaleront l'existence d'un danger sur la piste, quelle qu'en soit la nature. Les pilotes doivent réduire significativement leur vitesse et se préparer à changer de direction à s'arrêter. Le directeur de course et/ou les commissaires sportifs utiliseront le chronométrage du secteur comme référence. Tous les pilotes doivent réduire leur vitesse d'au moins 2 secondes dans ce secteur par rapport à leur meilleur temps, dans ce secteur. Effectuer un dépassement est strictement interdit dans de telles circonstances.
- 29.23 Toute violation de cette règle pendant les séances d'essais libres, et les qualifications d'une compétition se traduira par les sanctions suivantes :

- A. Première infraction : annulation du meilleur temps de qualification du pilote.
 - B. Deuxième infraction : annulation des trois meilleurs temps de qualification du pilote.
 - C. Troisième infraction : cent cinquante euros (150 €) d'amende et tous les temps de qualification du pilote supprimés.
- 29.24 À la suite d'un incident grave, qui ne nécessite pas que la séance soit arrêtée, et lorsque le Directeur de course le juge nécessaire, il déclarera la séance sous période de drapeau jaune sur tout le parcours (Full Course Yellow). La procédure suivante sera appliquée.
- A. L'instruction FCY sera donnée aux teams via la radio team par décompte « Full course yellow » dans 20 secondes, 10 secondes DRAPEAUX JAUNE, 5, 4, 3, 2 1, Full course yellow maintenant plus PANNEAUX.
 - B. Les drapeaux FCY (pas les panneaux) seront présentés au signal 10 secondes pour informer les voitures que les dépassements sont interdits et qu'elles doivent ralentir pour être à 80 km/h à la fin du décompte.
 - C. A la fin du décompte le message FCY sera affiché sur les moniteurs, des drapeaux jaunes agités seront présents à tous les postes et les voitures doivent rouler à une vitesse constante de 80 Km/h sur une file. Les panneaux et les drapeaux seront également présentés à la ligne et la sortie des stands. Si approprié un double drapeau jaune sera présenté au poste précédent l'incident. La voie des stands restera ouverte.
 - D. Avant la fin de procédure l'information « fin de procédure sous peu » sera donnée à la radio team. La procédure se terminera au drapeau VERT à la radio team et sur les moniteurs. Les panneaux seront retirés et des drapeaux verts seront présents à tous les postes ainsi qu'à la ligne et à la sortie de la voie des stands.
 - E. Une période FCY pourra être déclarée avant de déployer la Safety Car (SC) sauf si celle-ci est déployée durant les 3 premiers tours. La SC montera en piste pendant la procédure FCY afin de se placer devant le leader. Si nécessaire elle dépassera ou se laissera dépasser. Quand la SC sera devant le leader, elle allumera ses feux clignotants et les panneaux SC remplaceront les FCY. Les voitures se placeront sur une file derrière la SC avec un écart maximum de cinq longueurs de voitures, les dépassements sont interdits jusqu'à ce que les voitures passent la ligne après que la SC est rentrée en pit lane.
 - F. S'il est prouvé qu'un pilote n'a pas respecté la vitesse lors de cette procédure, une sanction sera prise par les commissaires sportifs et/ou le directeur de course.
- 29.25 Quand un pilote utilise une échappatoire, il doit respecter les instructions qui lui sont données par les commissaires sportifs et/ou le directeur de course, et réduire suffisamment sa vitesse avant de rejoindre la piste. Toute violation de cette règle pendant les courses se traduira par une pénalité.

30. VOIE DES STANDS ET STANDS

- 30.1 Afin de lever toute ambiguïté, la voie des stands se divise en deux voies : La voie la plus proche du mur des stands est appelée "fast lane". La voie la plus proche des stands est appelée "working lane". La voie de Travail est la seule zone où il est permis de travailler sur une voiture.
- 30.2 Pendant la procédure de départ, sauf si une voiture est poussée sur la grille, les voitures ne peuvent être déplacées, que de l'espace assigné à l'équipe, jusqu'à la sortie des stands.
- 30.3 Les pilotes prenant le départ de la course depuis la voie des stands, ne pourront pas conduire leur voiture depuis l'emplacement attribué à leur équipe tant que la sortie des stands ne sera pas fermée et ils devront s'arrêter, dans la file, sur la voie rapide.
- 30.4 Les concurrents ne doivent pas peindre des lignes sur une partie quelconque de la voie des stands.
- 30.5 Aucun équipement ne peut être laissé sur la voie rapide. Une voiture ne pourra emprunter la voie rapide, ou y rester, que si son pilote est assis à son volant, dans la position normale de conduite, et qu'elle est mue par ses propres moyens.

- 30.6 Le personnel des équipes n'est autorisé dans la voie des stands, qu'au maximum 1 tour avant qu'il ne doive travailler sur une voiture, et il doit se retirer, à l'exception du Contrôleur de la Voiture (brassard blanc), dès que le travail est terminé et avant la mise en route du moteur de la voiture.
- 30.7 Il incombe au concurrent, à bord de sa voiture, de ne quitter son stand après un arrêt, que lorsqu'il peut le faire en toute sécurité. Les voitures dans la voie rapide ont la priorité sur celles qui quittent la voie de travail.
- 30.8 Les voitures seront autorisées à se déplacer, depuis leur emplacement devant le box que l'organisateur leur aura attribué, jusqu'à la sortie de la voie des stands, qu'après le signal radio du Directeur de Course « Fast Lane Open ». Il est interdit d'attendre dans la voie rapide jusqu'à ce que le feu soit vert.
- 30.9 Pendant les séances, les voitures doivent être à 45 degrés quand elles sont garées dans la voie des stands, et parallèles pendant les arrêts au stand (y compris des essais d'arrêt au stand). Toute modification de cet article, selon les dispositions spécifiques à chaque circuit, sera communiquée dans un bulletin des Commissaires Sportifs.
- 30.10 A aucun moment la voiture ne peut entrer dans le box en marche avant moteur tournant. Lors d'un pit stop elle doit s'arrêter devant son box l'avant vers la piste.

31. CARBURANT ET RAVITAILLEMENT

- 31.1 Le ravitaillement en carburant n'est pas autorisé lorsque les voitures sont dans la pit lane, sauf inscrit au règlement particulier.
- 31.2 Pendant toute la durée de la compétition, tous les concurrents sont libres d'utiliser le carburant qu'ils souhaitent, conformes à l'Annexe J de la FIA. Les concurrents de la catégorie TCR devront utiliser le carburant désigné par le promoteur. Cela est précisé pour chaque compétition via un bulletin ou dans le règlement particulier.

32. ASSISTANCE DANS LA VOIE DES STANDS

- 32.1 Les techniciens pneumatiques officiels de la Série, portant les laissez-passer appropriés, ne sont pas considérés comme des mécaniciens. S'ils sont dans la voie des stands ils doivent porter des brassards jaunes 'Industrie'.

Pendant **tous** les arrêts devant les stands, pas plus de (3) trois personnes ne peuvent travailler sur la voiture, ceux-ci avec l'équipement requis et un brassard vert sur le bras pour la reconnaissance. Le contrôleur de la voiture (avec un brassard blanc) peut **seulement** superviser les opérations. Il ne peut pas toucher la voiture, ni les pièces de rechange.

- 32.2 Sauf pendant une période de travail sur la voiture, tout le personnel doit rester à l'intérieur du stand et/ou sur le muret des stands, pour le personnel qui y est autorisé.
- 32.3 Tous les autres membres de l'équipe, debout dans la zone de travail ("working lane", article 30.1), délimitée par une bande blanche ou jaune séparant le stand de la "working lane", seront considérés comme travaillant sur la voiture. Tout comme un pilote, s'il travaille sur la voiture, est considéré comme un mécanicien. Une pénalité peut être infligée à une équipe pour tout personnel supplémentaire, en plus des trois personnes autorisées.
- 32.4 Le ravitaillement en lubrifiants et liquides divers, sauf le carburant, est permis pendant les essais et la course.
- 32.5 Toute infraction aux dispositions du présent règlement sportif, relative à l'assistance dans la voie des stands, peut entraîner une pénalité allant jusqu'à la disqualification de la voiture et des pilotes

concernés. L'organisateur doit veiller à ce qu'un nombre suffisant de commissaires soient désignés, pour mener à bien toutes les opérations et contrôles nécessaires dans la voie des stands.

- 32.6 Lors de tous les arrêts devant les stands, avant de débiter une quelconque action sauf autorisation du commissaire technique, le moteur doit être éteint. Pour effectuer un réglage ou une mise au point, le moteur peut être mis en marche au moyen d'une source d'énergie extérieure. Cependant, quand la voiture est prête à rejoindre la piste, le moteur doit être arrêté, puis le pilote doit démarrer le moteur depuis son siège, en utilisant uniquement les moyens disponibles à bord.

Pour les voitures à moteur turbocompressé, il sera possible de laisser le moteur en marche jusqu'au refroidissement du turbocompresseur. Mais, si la voiture n'a plus les roues au sol le moteur doit être éteint.

- 32.7 Le moteur de la voiture peut être redémarré uniquement lorsque la voiture est sur le point de rejoindre la piste et est en contact avec le sol sur ses quatre roues.
- 32.8 Aucun personnel ne peut porter des panneaux sur la voie de travail, ou se tenir debout derrière des panneaux fixes. Le personnel de l'équipe peut utiliser des sucettes pour indiquer aux voitures la zone de travail.

33. ESSAIS LIBRES, ESSAIS QUALIFICATIFS

- 33.1 Sauf disposition contraire du présent règlement sportif, la discipline et les mesures de sécurité applicables dans les stands et sur la piste seront identiques, pour toutes les séances d'essais et pour les courses.
- 33.2 La liste des concurrents, des voitures, et des pilotes autorisés à prendre part à la compétition, sera publiée après la fin des vérifications administratives et techniques. Aucun pilote ne peut prendre le départ de la course, sans avoir pris part au briefing et aux essais qualificatifs, sauf cas de force majeure reconnu comme tel par les commissaires sportifs.
- 33.3 Pendant les essais qualificatifs, des contrôles de marquage de pneus pourront être effectués avant de reprendre la piste sous les ordres des commissaires.
- 33.4 Au cours d'une séance de qualification ou combinaison de séances de qualification, les principes suivants s'appliqueront :
- Aucun carburant ne peut être ajouté ou retiré des voitures.
 - Aucun ordinateur ne peut être connecté aux voitures du début de Q1 à la fin de Q2. Cela inclut la connexion de clés de stockage, l'ajout ou le retrait de cartes mémoire ainsi que les connexions sans fil de toute nature de l'équipe/ stand vers la voiture.
 - Aucun souffleur ou ventilateur ne doit être utilisé sur ou à proximité de la voiture.
 - Aucun mécanisme ou élément complémentaire ne peut être utilisé pour déplacer les voitures dans la voie de travail ou dans les boxes à la fin de la Q2.
 - Aucune batterie externe ne peut être branchée.

Seuls les travaux suivants peuvent être réalisés sur la voiture :

- Nettoyage des pare-brise (intérieur et extérieur).
- Nettoyage des rétroviseurs.
- Changement de pneus.
- Changement de pilote.
- Vérification et réglage de la pression des pneus.
- Les liquides du moteur peuvent être complétés ; les fluides utilisés pour le remplissage doivent être conformes aux mêmes spécifications que le fluide d'origine.
- Enlever la saleté ou l'herbe du radiateur.
- Réglage des rétroviseurs ou d'autres réglages similaires pour des raisons de sécurité.

- Réparation de dommages accidentels avec l'approbation du délégué technique.

Si d'autres travaux devaient être effectués sur la voiture, tous les tours effectués jusqu'à ce moment durant la séance de qualifications, seront supprimés.

- 33.5 Dans le cas d'une infraction à la conduite, au cours d'une séance d'essais ou des qualifications, les commissaires sportifs pourront donner la pénalité qu'ils jugent appropriée.
- 33.6 Si une voiture s'arrête pendant la séance, elle doit être retirée de la piste le plus rapidement possible, afin que sa présence ne constitue pas un danger, ou ne gêne les autres concurrents. Si le pilote ne peut pas déplacer sa voiture de cette position dangereuse, il est du devoir des commissaires de piste de l'aider.
- 33.7 Le directeur de course peut interrompre les essais, aussi souvent, et aussi longtemps qu'il l'estime nécessaire, pour dégager la piste, ou pour permettre la récupération d'une voiture. Seulement en essais libres, le directeur de course peut refuser de prolonger la séance d'essais, après une interruption de ce type, et en accord avec les commissaires sportifs. En outre, si, de l'avis des commissaires sportifs, un arrêt a été intentionnellement provoqué, le pilote concerné pourra se voir annuler les temps qu'il aura réalisés au cours de cette séance (en remplacement ou en plus d'autres pénalités existantes). Il pourra aussi se voir refuser l'autorisation de participer à toute autre séance d'essais ce jour-là.
- 33.8 Toutes les voitures abandonnées sur le circuit, lors de la première séance d'essais libres et/ou la première séance de qualification, seront ramenées aux stands dès que possible, et pourront participer à la session suivante.
- 33.9 Si une ou plusieurs séances sont ainsi interrompues, aucune réclamation ou appel et/ou appel FFSA ne pourra être accepté quant aux effets possibles de cette interruption sur la qualification des pilotes admis au départ.
- 33.10 Tous les tours effectués pendant les essais qualificatifs seront chronométrés pour déterminer la position des voitures au départ des courses.
- 33.11 Si un pilote provoque l'arrêt de la séance de qualification (drapeau rouge), ou si elle est neutralisée sous « Full course Yellow », le meilleur temps du pilote impliqué pourra être annulé. Les décisions des commissaires Sportifs et/ou du directeur de course concernant toute annulation de temps pour cette raison ne sont pas susceptible d'appel.
- 33.12 Dans le cas d'un incident impliquant plus d'une voiture, si les commissaires sportifs ou le directeur de course constatent que certains pilotes ne sont pas directement responsables de l'incident, ils peuvent alors décider de ne pas le(s) pénaliser.
- 33.13 Si une voiture s'arrête en raison d'un problème technique, sans que le pilote ou l'équipe en soit responsable, dûment reconnu et accepté par les vérifications techniques, le directeur de course, ou les commissaires sportifs, peuvent décider de n'appliquer aucune pénalité.
- 33.14 Une voiture ne peut être qualifiée que par le ou les pilotes nommés lors d'une séance de qualifications.
- 33.15 Séance d'Essais Qualificatives :
- Celle-ci sera découpée telle que :
- Départ de la séance TCA et TCA Light pendant 10 minutes.
 - Au bout de 10 minutes, les voitures des autres catégories sortent pour 15 minutes d'Essai Qualificatif pendant que les premières catégories rentrent.
 - A la fin de ces 15 minutes les voitures des catégories TCA et TCA Light repartent pour la seconde séance d'Essai Qualificatif 10 minutes.
 - A l'issue des 10 minutes les voitures des autres catégories ressortent 15 minutes pour leur seconde séance d'Essai Qualificatif pendant que les autres rentrent.

Pour la course de SPA un additif particulier sera diffusé.

34. ARRET DES SEANCES D'ESSAIS

- 34.1 Au cas où il devient nécessaire d'arrêter une séance, parce que le circuit est bloqué par un accident, ou parce que le temps ou d'autres conditions sont dangereuses pour poursuivre, le directeur de course ordonnera un drapeau rouge et les feux rouge seront allumés sur la Ligne. Simultanément, des drapeaux rouges seront présentés à tous les postes de commissaires.
- 34.2 Lorsque le signal est donné pour arrêter la séance, toutes les voitures réduiront immédiatement leur vitesse et rejoindront lentement leurs emplacements devant les stands qui leur ont été attribués, sans se dépasser. Toutes les voitures abandonnées sur la piste seront déplacées dans un endroit sûr. S'arrêter dans la voie rapide est interdit.
- 34.3 À l'exception du tour durant lequel un drapeau rouge est présenté, à chaque fois qu'une voiture franchit la ligne, il sera considéré qu'elle aura effectué un tour.
- 34.4 Tous les temps réalisés pendant le tour où le drapeau rouge est présenté seront annulés.
- 34.5 Pendant la suspension d'une séance d'essais chronométrés, les voitures seront sous régime de Parc fermé. Il est alors interdit d'intervenir sur les voitures, sauf pression des pneus.

35. LES GRILLES

- 35.1 À l'issue des 2 séances d'essais qualificatifs, les meilleurs temps seront officiellement publiés.
- 35.2 Les grilles de départ des courses seront établies selon le meilleur temps réalisé par chaque voiture, durant les séances d'essais qualificatifs. Si plusieurs pilotes obtenaient le même temps, priorité serait donnée à celui qui l'a obtenu en premier.
- 35.3 Le meilleur temps de chaque voiture, effectué en qualification 1, déterminera la position de départ sur la grille de la course 1 et de la course 3.
- 35.4 Le meilleur temps de chaque voiture, effectué en qualification 2, déterminera la position de départ sur la grille de la course 2 et de la course 4.
- 35.5 En cas de voiture partagée par 2 pilotes, l'équipe devra désigner qui sera le pilote 1 et qui sera le pilote 2 avant la fin des vérifications administratives.
- 35.6 Le pilote 1 participera uniquement à la séance de qualification 1 et prendra le départ de la course 1 et de la course 3.
- 35.7 Le pilote 2 participera uniquement à la séance de qualification 2 et prendra le départ de la course 2 et de la course 4.
- 35.8 Si un ou plusieurs pilotes ne parviennent pas à réaliser un temps, l'ordre suivant sera appliqué :
- 35.9 Premier : tout pilote qui a tenté de réaliser un temps de qualification en débutant un tour lancé.
- 35.10 Deuxième : tout pilote qui n'a pas pu entamer un tour lancé.
- 35.11 Troisième : tout pilote qui n'a pas réussi à quitter la voie des stands.
- 35.12 Selon les cas mentionnés ci-dessus, si plus d'un pilote est concerné, l'ordre sera donné selon le classement du Championnat.
- 35.13 Une fois la grille établie conformément aux articles ci-dessus, les pénalités en position sur la grille (le cas échéant) seront appliquées pour les pilotes en question dans l'ordre dans lequel les décisions ont été prises.
- 35.14 Sauf décision sportive, la voiture la plus rapide s'élancera pour la course depuis la pole position désignée sur l'arrêté d'homologation FFSA et ou FIA ainsi que sur la liste disponible sur le site FFSA.

- 35.15 Aucun pilote ne peut prendre le départ de la course, sans avoir pris part aux essais qualificatifs, sauf avec l'autorisation des commissaires sportifs. Si plusieurs pilotes venaient à être acceptés, de cette manière, l'ordre serait déterminé par les commissaires sportifs.
- 35.16 La grille de départ définitive, pour toute course, sera publiée au plus tard une heure avant le départ de la course. Tout concurrent dont la/les voiture(s) est/sont dans l'impossibilité de prendre le départ pour quelque raison que ce soit (ou tout pilote ayant de bonnes raisons de croire que sa/ses voiture(s) ne sera/seront pas prête(s) à prendre le départ) doit en informer le Superviseur Sportif Officiel au plus vite et, dans tous les cas, au plus tard 1 heure avant le départ de la course concernée.
- 35.17 Si une ou plusieurs voitures sont retirées de la grille juste avant le départ, les places seront laissées vacantes et ne seront pas comblées. Si cela se produit 1 heure avant le départ, une nouvelle grille de départ sera si possible publiée par les commissaires sportifs.
- 35.18 Si la séance d'essais qualificatives ne peut pas avoir lieu, ou si les essais sont arrêtés avant que des temps ont été réalisés, alors les temps marqués par chaque voiture pendant la séance d'essais libres 2 seront utilisés pour établir les grilles.

36. PROCEDURE DE DEPART

- 36.1 A l'heure prévu dans l'horaire officiel, les voitures quitteront les stands pour couvrir un tour de reconnaissance. A la fin de ce tour, elles s'arrêteront sur la grille dans l'ordre de départ, moteur arrêté.
- 36.2 Toute voiture entrant dans la voie des stands à la fin de ce tour ne sera pas autorisée à reprendre la piste et devra partir des stands.
- 36.3 Toute voiture se trouvant encore dans les stands, lorsque la sortie des stands est fermée, peut prendre le départ des stands, mais seulement sous la direction des commissaires de piste. La voiture ne pourra être conduite à la sortie des stands qu'avec le pilote au volant. Lorsque la sortie des stands se situe juste après la ligne de départ, les voitures rejoignent la course après le passage de l'ensemble du plateau, devant la sortie des stands lors du premier tour de course. Lorsque la sortie des stands se trouve juste avant la ligne de départ, les voitures rejoignent la course dès que l'ensemble du plateau aura franchi la ligne de départ, après le départ.
- 36.4 La procédure de départ aura lieu conformément à l'horaire officiel de la compétition jusqu'au panneau dix (10) minutes.
- Les changements de roues ne pourront être autorisés sur la grille de départ qu'avant le signal cinq (5) minutes.
 - L'imminence du départ sera annoncée par la présentation des signaux, dix minutes, cinq minutes, trois minutes, une minute et quinze secondes, avant le départ du tour de formation, et chacun de ces signaux sera accompagné par un signal sonore.
 - Lorsque le signal dix (10) minutes sera montré, toutes les personnes, sauf les pilotes, officiels et personnels techniques des équipes devront quitter la grille.
 - Lorsque le signal cinq (5) minutes sera montré, toutes les voitures devront être chaussées de leurs roues. Après ce signal, les roues ne pourront plus être retirées que dans les stands, sauf sous l'article 36.17. Toute voiture, dont les roues ne seraient pas toutes complètement montées, au signal cinq minutes, sera sanctionnée. Lorsque le signal trois minutes sera montré, les voitures doivent reposer sur leurs roues et les roues doivent avoir été serrées. Toute voiture dont les quatre roues ne seraient pas complètement montées au signal trois minutes, ou celles dont les roues auraient été serrées après le signal trois minutes, écopera d'une pénalité.
 - Tout le personnel doit quitter la grille avec tout le matériel. Une seule personne par voiture peut rester jusqu'au signal « une minute ».

- Lorsque le signal « une minute » sera montré, les moteurs seront démarrés, la personne restante devra quitter la grille.
 - Signal quinze secondes : 15 secondes après ce signal, un drapeau/feu vert sera présenté à l'avant de la grille pour indiquer que les voitures doivent entamer un tour de formation derrière la voiture officielle de l'organisateur, et en restant dans l'ordre de la grille de départ. Pendant ce tour, les essais de départ sont interdits et les voitures doivent rester en formation aussi serrée que possible. D'éventuels changements aux procédures de départ seront signalés dans l'annexe 1 de la compétition ou par bulletin du Collège des Commissaires.
- 36.5 Pendant le tour de formation, les dépassements ne sont autorisés que si une voiture est retardée en quittant sa position de grille, et que les voitures se trouvant derrière elle ne peuvent éviter de la dépasser, sans retarder indûment le reste du plateau. Dans ce cas, les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre de départ initial. Tout pilote, quittant la grille en retard, ne peut dépasser une voiture en mouvement, s'il est resté immobile, après que toutes les autres voitures ont eu franchi la ligne. Dans ce cas, il devra prendre le départ de la course depuis le fond de la grille. Si plusieurs pilotes sont concernés, ils doivent se placer à l'arrière de la grille, dans l'ordre où ils sont partis, pour effectuer le tour de formation. Si la ligne ne se trouve pas devant la pole position, aux fins du présent article uniquement, elle correspondra à une ligne blanche située à un mètre devant la pole position.
- 36.6 Une pénalité sanctionnera tout pilote qui, de l'avis des commissaires sportifs et/ou du directeur de course, aura doublé inutilement une autre voiture pendant le tour de formation.
- 36.7 Pendant le tour de formation, la vitesse de la voiture officielle de l'organisateur sera comprise entre 80 et 110 km/h.
- 36.8 Tout pilote qui n'est pas en mesure de débiter le tour de formation doit l'indiquer aux commissaires de piste.
- 36.9 Les commissaires de piste recevront l'ordre de pousser une voiture (ou des voitures) restée(s) sur la grille, dans la voie des stands, et par le chemin le plus court, et dès que toutes les voitures en mesure de quitter la grille l'auront fait. Tout pilote poussé depuis la grille ne peut essayer de faire démarrer sa voiture et doit se conformer aux instructions des commissaires de piste.
- 36.10 Départ lancé : la voiture officielle de l'organisateur se retirera à la fin du tour de formation. Elle ralentira à l'entrée du dernier virage et rentrera en pit lane. A la sortie du dernier virage le leader pourra augmenter sa vitesse jusqu'à 110 Km/h. Les voitures doivent passer au-dessus du marquage de départ (première et 3^{ème} ligne en partant de la droite). La course commence lorsque les feux passent au vert. Le ou les pilotes en dehors de la formation 2x2 avant le passage des feux au vert seront pénalisés pour faux départ. L'organisateur se réserve le droit de créer un 2^{ème} départ différé sur la même course.
- 36.11 Afin de déterminer la vitesse du départ lancé, les Commissaires Sportifs et/ou le Directeur de Course, peuvent utiliser toute information obtenue auprès du Juge de Faits, au moyen d'instruments spécifiques (tels que les appareils électroniques, pistolets radars, chronométrage, etc.) ou d'un contrôle approfondi de la vitesse enregistrée par le système d'acquisition de données installé à bord des voitures.
- 36.12 Le feu rouge sera allumé pendant le tour de formation. Aucune voiture ne pourra en dépasser une autre avant que le signal de départ ne soit donné. Pour un départ lancé, le signal de départ sera donné par le passage des feux rouges aux verts.
- 36.13 Pendant le départ d'une course, nul ne doit se trouver sur le muret des stands, à l'exception des officiels et des commissaires préposés aux incendies et dûment autorisés, lesquels auront tous reçu un laissez-passer approprié, et qu'ils devront porter.
- 36.14 En cas de problème au moment où les voitures atteindront la Ligne à la fin du tour de formation, le feu rouge restera allumé. Des drapeaux jaunes seront déployés à tous les postes d'observation. Les voitures, derrière la voiture en pole position, effectueront un nouveau tour de formation. Le

départ de la course serait considéré comme ayant été donné, après que le peloton a eu passé la ligne de chronométrage la première fois.

36.15 Toutes les voitures qui s'élancent de la voie des stands doivent être arrêtées par les commissaires de piste à la sortie des stands. Ces voitures seront considérées comme ayant pris le départ, dès qu'elles seront libérées par les commissaires. Les feux à la sortie des stands doivent être strictement respectés. Les voitures qui partent de la voie des stands auront terminé leur premier tour, dès qu'elles franchiront la ligne de départ/arrivée pour la première fois

36.16 Une pénalité de type « Drive-Through » pourra être infligée pour tout faux départ.

36.17 Cette procédure de départ ne pourra faire l'objet de modifications que dans les cas suivants :

- A. S'il commence à pleuvoir après l'apparition du signal cinq (5) minutes, mais avant le départ de la course, et que de l'avis du directeur de course, les équipes devraient avoir la possibilité de changer de pneumatiques, les feux d'annulation seront allumés sur la ligne, et la procédure de départ recommencera à partir du point dix (10) minutes. Si nécessaire, la procédure prévue à l'article 36.4 sera suivie.
- B. Si le départ de la course est imminent et que, de l'avis du directeur de course, la quantité d'eau sur la piste est telle qu'elle ne peut être utilisée 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 message 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 38 s'appliquera.
- D. Si le Championnat FFSA Tourisme se joint à une autre série, avec une procédure de départ différente.

36.18 Les Commissaires Sportifs pourront utiliser tout système vidéo ou électronique susceptible de les aider à prendre une décision. Les décisions des commissaires sportifs pourront prévaloir sur celles des juges de fait. Toute infraction aux dispositions du Code, ou du présent règlement sportif, relative à la procédure de départ, pourra entraîner la disqualification de la voiture et des pilotes concernés de la compétition.

37. LES COURSES

37.1 Quatre courses de vingt-cinq (25) minutes maximum (départ lancé).

37.2 La course ne sera pas arrêtée en cas de pluie sauf si le circuit est bloqué ou si la poursuite de la course s'avère dangereuse.

37.3 En cas d'arrêt d'une voiture pendant la course, elle devra être dégagée de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas les autres concurrents. Si le pilote est dans l'impossibilité de dégager la voiture d'une position dangereuse en la conduisant, il est du devoir des commissaires de piste de lui prêter assistance.

37.4 Le pilote pourra reprendre la course uniquement par ses propres moyens.

37.5 Pendant la course, les pilotes sortant de la voie des stands ne le feront que lorsque le feu à la sortie de la voie des stands sera vert et sous leur propre responsabilité. Un drapeau bleu présenté par un commissaire de piste, ou un feu bleu clignotant, signalera également au pilote que des voitures approchent sur la piste.

38. VOITURE DE SECURITE (SAFETY-CAR)

Se référer à l'Article 2.10 de l'Annexe H du Code Sportif International, et aux informations du briefing.

39. SUSPENSION OU ARRET DE LA COURSE

- 39.1 Au cas où il s'avérerait nécessaire de suspendre la course en raison de l'encombrement du circuit, à la suite d'un accident, ou parce que les conditions météo ou autres en rendent la poursuite dangereuse, le directeur de course ordonnera que des drapeaux rouges soient déployés à tous les postes de commissaires de piste, et que les feux soient allumés sur la ligne.
- 39.2 Dès que le drapeau rouge sera déployé, les dépassements seront interdits, la sortie des stands sera fermée et toutes les voitures devront avancer lentement jusqu'à la voie rapide de la voie des stands où elles devront s'arrêter en formation en ligne.
- 39.3 Si la voiture, en tête sur la piste, n'est pas la première de la file, toutes les voitures situées entre cette voiture et la ligne de drapeau rouge recevront un signal leur indiquant d'effectuer un nouveau tour après le signal trois minutes, avant la reprise de la course.
- 39.4 Si des voitures sont dans l'impossibilité de revenir dans la voie des stands, parce que la piste est bloquée, elles y seront ramenées, et une fois la piste dégagée, les voitures seront placées dans l'ordre qu'elles occupaient avant l'arrêt de la course. Ces voitures seront autorisées à reprendre la course.
- 39.5 La voiture de Sécurité sera alors conduite devant la sortie de la voie des stands, derrière la voie rapide. Pendant la suspension de la course :
- A. La course et le chronométrage s'arrêteront. Cependant, avec l'approbation du Promoteur et du Collège des Commissaires Sportifs, la durée de la course pourra être diminuée pour des raisons d'horaire.
 - B. Les voitures seront en régime de parc fermé.
 - C. Il ne sera possible d'intervenir sur les voitures, qu'après notification du directeur de course, et après qu'elles se seront arrêtées derrière la ligne du drapeau rouge, ou qu'elles aient rejoint les stands. Mais ce travail ne doit pas entraver la reprise de la course.
 - D. Tout ravitaillement est interdit, même si une voiture était déjà à l'entrée des stands, ou dans la voie des stands, lorsque le signal de suspension de course a été donné.
 - E. Les ordres concernant d'éventuels changements de pilote seront donnés par le Directeur de Course et/ou le Collège des Commissaires Sportifs, sur les moniteurs de chronométrage, ou par radio.
- 39.6 Toutes les voitures sont tenues d'obéir aux instructions des commissaires de piste.
- 39.7 Le ou les pilotes sont considérés comme étant à l'origine de la neutralisation de la course (drapeau rouge) pourront se voir refuser l'autorisation de terminer la course.

40. REPRISE DE LA COURSE

- 40.1 Le retard sera le plus court possible. Dès que l'heure de reprise de la course sera connue, les équipes seront informées, via les moniteurs de chronométrage. Dans tous les cas, elles seront prévenues au moins cinq minutes avant que le signal ne soit donné. Des signaux matérialiseront les cinq minutes, trois minutes, une minute et quinze secondes, avant la reprise de la course. Chacun de ces signaux sera accompagné d'un signal sonore.
- 40.2 Lorsque le signal « trois minutes » sera donné, toutes les voitures devront être équipées de leurs roues. Après ce signal, les roues ne pourront plus être retirées, que dans la voie des stands, ou sur la grille, lors d'une autre suspension de la course. Un Drive-Through pénalisera tout concurrent dont la voiture ne repose pas sur ses roues au signal trois minutes.
- 40.3 Un moment, après le signal « trois minutes », qui dépendra du temps au tour escompté, toutes les voitures, entre la ligne du drapeau rouge et le pilote de tête, recevront l'instruction d'accomplir un autre tour, sans dépasser, et de rejoindre la file de voitures derrière la voiture de Sécurité.

- 40.4 Lorsque le signal « une minute » sera donné, les moteurs devront être mis en marche, avec les moyens disponibles à bord, et sans aide extérieure, et tout le personnel des équipes devra partir avec tout le matériel, et avant que le signal « 15 secondes » ne soit donné.
- 40.5 Dans le cas où un pilote aurait besoin d'aide, après le signal « 15 secondes », il devra l'indiquer aux commissaires de piste et, dès que le reste des voitures en mesure de quitter la grille l'aura fait, les commissaires de piste recevront l'ordre de pousser la voiture jusque dans la voie des stands. Dans ce cas, des commissaires de piste, munis de drapeaux jaunes, se tiendront à côté de la voiture (ou des voitures) concernée(s) pour prévenir les pilotes arrivant derrière.
- 40.6 La course reprendra derrière la voiture de sécurité lorsque les feux verts seront allumés. La voiture de sécurité regagnera sa position de stand by.
- 40.7 A l'heure prévue, la voiture de sécurité quittera la voie des stands, suivie de toutes les voitures, dans l'ordre dans lequel elles se seront arrêtées derrière la ligne du drapeau rouge, et à une distance inférieure à cinq longueurs de voiture.
- 40.8 Les dépassements pendant ce tour ne sont autorisés, que si une voiture est retardée en quittant la ligne du drapeau rouge, et que les voitures se trouvant derrière elle ne peuvent éviter de la dépasser, sans trop retarder le reste du peloton. Dans ce cas, les pilotes ne pourront dépasser, que pour rétablir l'ordre avant la suspension de la course.
- 40.9 Tout pilote retardé en quittant les stands ne peut dépasser une autre voiture en mouvement s'il est resté immobile après que toutes les autres voitures ont eu franchi la ligne de sortie des stands. Il doit alors se placer à l'arrière de la file de voitures qui sont derrière la voiture de sécurité. Si plusieurs pilotes sont concernés, ils doivent se placer à l'arrière du peloton, et dans l'ordre dans lequel ils ont quitté la grille.
- 40.10 Une des pénalités prévues à l'Article 17.7 sera infligée à tout pilote qui, de l'avis des commissaires sportifs, aura doublé inutilement une autre voiture pendant le tour. Durant ce tour, l'Article 2.10 de l'Annexe H au Code Sportif International s'appliquera.
- 40.11 Si la course ne peut être relancée le classement sera établi au tour précédent celui où le drapeau rouge a été présenté. Les voitures ayant causées le drapeau rouge pourront ne pas être classées.

41. ARRIVEE

- 41.1 Le signal de fin de course sera donné sur la ligne, à la voiture de tête, à l'issue du tour au cours duquel le temps prescrit se soit écoulé.
- 41.2 Si le signal de fin de course est donné, pour quelque raison que ce soit (autre que celles prévues par l'article 39) avant que le temps prescrit ne soit écoulé, la course sera considérée terminée, au moment où la voiture de tête aura franchi la ligne.
- 41.3 Si le drapeau à damier est retardé pour quelque raison que ce soit, la course sera considérée comme s'étant terminée au moment où elle aurait dû se terminer.
- 41.4 Après avoir reçu le signal de fin de course, toutes les voitures (sauf celles éventuellement dirigées vers le podium) doivent se rendre directement au Parc Fermé, sans retard, sans recevoir aucun objet quel qu'il soit et sans intervention de son assistance (sauf celle des commissaires de piste, si nécessaire).
- 41.5 Toute voiture classée, ne pouvant atteindre le Parc Fermé par ses propres moyens, sera placée sous le contrôle exclusif des commissaires de piste, qui emmèneront la voiture vers le Parc Fermé.

42. PARC FERME

- 42.1 Seuls les officiels chargés des contrôles peuvent pénétrer dans le Parc Fermé. Aucune intervention de quelque nature que ce soit ne peut y être effectuée, sans l'autorisation de ces officiels ou des responsables de la Série. Toutes les voitures resteront en Parc Fermé jusqu'à

l'expiration du délai de réclamation figurant dans le Code, et à la discrétion du Collège des commissaires sportifs et/ou du Superviseur Sportif Officiel.

42.2 Lorsque le Parc Fermé est en cours d'utilisation, le règlement du Parc Fermé s'applique dans la zone entre la ligne d'arrivée et l'entrée du Parc Fermé.

42.3 Le Parc Fermé est systématiquement dans les structures après les séances d'essais qualificatives et les courses, sauf indication contraire.

Aucune donnée ne pourra être téléchargée, pas plus que les pressions. Ces précisions seront évoquées lors des briefings pilotes et team managers.

Le non-respect de cette procédure fera l'objet d'une pénalité définie par le Collège des commissaires.

43. CLASSEMENTS

43.1 Le premier du classement sera celui qui, après avoir franchi la ligne d'arrivée aura parcouru la distance imposée dans le minimum de temps ou le maximum de distance dans le temps imparti pour les courses en temps réel.

43.2 Seuls les temps du chronométrage validé par les chronomètres officiels licenciés à la FFSA sont valables et servent à effectuer les classements des essais et courses des compétitions.

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

43.4 La ligne d'arrivée est située exclusivement sur la piste et doit être franchie sur la piste. Une voiture entrant dans les stands à ce moment-là sera classée au moment de son dernier passage sur la ligne d'arrivée sur la piste.

43.5 La voiture classée première sera celle qui aura couvert la plus grande distance dans le temps prévu. Toutes les voitures seront classées en prenant en considération le nombre de tours complets qu'elles auront accomplis et, pour celles qui auront totalisé le même nombre de tours, l'ordre dans lequel elles auront franchi la ligne.

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

43.7 Le classement général Officiel sera publié dès que possible après la course. Ce classement sera le seul résultat valable, sous réserve des modifications qui pourraient y être introduites en vertu du Code et du présent règlement sportif.

44. CEREMONIE DE PODIUM

44.1 A la fin de chaque course une cérémonie de podium sera organisée pour les 3 premiers équipages de chaque catégorie, conformément aux conditions énoncées ci-dessous :

44.2 Les pilotes des catégories TC, TCR, TC Cup, TCA, TCA Light, GT Light, et de la coupe BMW M2 Cup terminant aux 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} position doivent assister à la cérémonie de remise des prix sur le podium, comme indiqué dans l'horaire détaillé de la compétition, et se conformer à la procédure.

44.3 Dans chaque catégorie, un minimum de 3 voitures est obligatoire pour l'organisation du podium. Le cas échéant, seuls les vainqueurs monteront sur le podium. Lors de la dernière course de l'épreuve, le meilleur Jeune, la meilleure féminine et le meilleur Gentleman seront invités à assister à la cérémonie de remise des prix sur le podium. Ils doivent se conformer à la procédure.

44.4 Une conférence de presse pourra être organisée. Les pilotes désignés devront être présents et se conformer à la procédure.

45. BRIEFING

- 45.1 Le directeur de Course fera un briefing. Tous les pilotes engagés dans la compétition et les représentants attirés de leurs concurrents doivent être présents pendant toute la durée du briefing. Toute absence pourra être passible d'une pénalité ou d'une amende. Si le directeur de course estime qu'un autre briefing est nécessaire, il aura lieu à une heure et dans un endroit convenu avec les commissaires sportifs de la compétition. Les pilotes et les représentants des concurrents seront informés en conséquence. Tout pilote ou représentant des concurrents qui utiliserait un téléphone portable ou autre appareil électronique pendant le briefing (avec la seule exception de prendre des photos des pages de briefing) sera convoqué au Collège.
- 45.2 Tous les concurrents sont responsables de la présence de leurs pilotes au briefing. Tout pilote absent du briefing sans justificatif approuvé par le Collège, recevra une sanction qui prendra la forme d'une pénalité 'stop and go' à prendre au départ de la séance d'essais libres ou d'une amende. Pour une deuxième infraction de ce genre dans la saison, la pénalité sera une pénalité stop and go pour la séance d'essais qualificatives. Pour une troisième infraction, le pilote partira de la pit lane pour la course auquel il doit prendre le départ.

46. DISCIPLINE DANS LES STANDS ET DANS LE PADDOCK

- 46.1 Dans la mesure du possible, l'organisateur doit fournir une zone de paddock assez grande pour toutes les activités liées à la compétition.
- 46.2 Un parking assez grand pour répondre aux besoins de tous les concurrents/équipes sera mis à disposition sur le site à chaque compétition.
- 46.3 La zone de paddock est strictement réservée aux véhicules de travail accrédités. Les véhicules privés ne seront en aucun cas admis, sauf sur des places de parking. Le non-respect de cette disposition peut entraîner les amendes suivantes :
- A. Première infraction : cent cinquante euros (150 €)
 - B. Deuxième infraction : deux cents euros (200 €)
 - C. Troisième infraction : trois cents euros (300 €)
- 46.4 Les personnes non accréditées, ne sont pas autorisées à l'intérieur des stands attribuées aux équipes, lors des essais ou des courses. Le non-respect de cette disposition peut entraîner les amendes suivantes :
- A. Première infraction : cent cinquante euros (150 €)
 - B. Deuxième infraction : deux cents euros (200 €)
 - C. Troisième infraction : trois cents euros (300 €)
- 46.5 Tous les membres de l'équipe doivent porter le laissez-passer approprié, ou une accréditation d'une manière clairement visible, à tout moment au cours de la compétition, lorsqu'ils se trouvent sur le circuit. Le non-respect de cette disposition peut entraîner les amendes suivantes :
- A. Première infraction : cent cinquante euros (150 €)
 - B. Deuxième infraction : deux cents euros (200 €)
 - C. Troisième infraction : trois cents euros (300 €)

ANNEXE 1 : RENSEIGNEMENTS EXIGÉS PAR L'ARTICLE 11**PARTIE A**

- 1) Nom et adresse de l'Autorité Sportive Nationale (ASN).
- 2) Nom et adresse de l'Organisateur.
- 3) Date et Lieu de la Compétition.
- 4) Année et Date d'Expiration de la Licence du Circuit
- 5) Horaires des vérifications administratives et techniques.
- 6) Horaires Officiels complet de l'épreuve.
- 7) Adresse postale, e-mail, Téléphone et Fax auxquels les demandes peuvent être adressées.
- 8) Détails sur le circuit, comprenant :
 - Situation et moyens d'accès.
 - Longueur d'un tour, sens de roulage.
 - Emplacement de la sortie des stands par rapport à la Ligne.
- 9) Emplacement précis sur le circuit du :
 - Bureau des Commissaires Sportifs.
 - Bureau du Superviseur Sportif Officiel.
 - Bureau du Directeur de Course.
 - Local des vérifications administratives.
 - Local des vérifications techniques, aire plane et pesée.
 - Parc Fermé.
 - Briefing des pilotes et concurrents.
 - Panneau d'affichage officiel.
 - Salle de Point Presse pour les vainqueurs.
- 10) Liste des trophées supplémentaires et récompenses spéciales.
- 11) Nom des officiels de la compétition, désignés par l'ASN :
 - Membres du Collège des commissaires sportifs,
 - Secrétaire du collège.
 - Secrétaire de l'épreuve.
 - Commissaires Technique.
 - Commissaire Parc Fermé.
 - Commissaire délégué à la sécurité.
 - Médecin Chef.
- 12) Tout autre élément spécifique.

PARTIE B

- 1) Organisation de la compétition.
 - a. Directeur Générale
 - b. Responsable Concurrents
- 2) Liste des Officiels nommés par le Promoteur :
 - a. Superviseur Sportif Officiel
 - b. Directeur de Course

- c. Directeur de Course Adjoint
- d. Président du Collège des Commissaires du FFSA Tourisme
- e. Délégué Technique
- f. Responsable Sportif
- g. Responsable Chronométrage
- h. Officiel Pit Lane
- i. Pilote Safety car
- j. Pilote Leading car
- k. Responsable Media-Press

3) Comité Sportive pour la Compétition.

4) Droits d'appel, de Contestation et autres communications du Promoteur.

PARTIE C Horaire détaillé

PARTIE D Certificat d'Assurance

ANNEXE 2 : EQUIPEMENT OBLIGATOIRE

DATA LOGGER

A la demande du bureau permanent, certaines voitures devront être équipées d'un Data Logger.

Contact Motec

Pierre Antoine RAMPON

LORRTEC SAS

356 petit faubourg 01190 Pont de vaux

info@lorrtec.com

www.lorrtec.com

Tél : +33 (0)3 85 22 17 63

La définition, le montage et les coûts sont définis dans une brochure disponible chez SRO à la demande.

TRANSPONDEURS

Toute voiture doit être équipée d'un transpondeur Multi-pilote.

Veuillez noter que le transpondeur Multi-pilote doit être commandé via ITS Chrono.

Les informations seront envoyées sur demande.

CAMERA EMBARQUEE (article 17-2)

Le choix de la caméra est libre.

ANNEXE 3 : CHARTE GRAPHIQUE

La charte graphique sera communiquée ultérieurement.

ANNEXE 4 : COMITE SPORTIF TOURISME ET REGLEMENT INTERIEUR

Article 1 – Objet

Le Comité Sportif Tourisme est une entité créée par le Promoteur de la série, SRO Paris, dont le but est de gérer certains aspects relatifs à l'application des règlements sportifs et à l'organisation des compétitions du Championnat de France FFSA Tourisme, autres que ceux qui relèvent de la compétence exclusive des officiels de la compétition tel que défini par les dispositions du Code Sportif International.

Article 2 – Membres

Le Comité Sportif Tourisme sera composé à chaque compétition des personnes suivantes ou de leur représentant :

- Le Président du Collège permanent.
- Le Directeur de la compétition/ Représentant du FFSA Le Directeur de Course.
- Le Responsable Sportif.
- Le Manager Général de la Série.

Article 3 – Missions

Les missions du Comité Sportif Tourisme seront les suivantes :

- Donner des précisions sur les règlements et leur interprétation, et éditer des notes Sportives.
- Prendre des décisions sur l'application du règlement sur les Compétitions, afin de répondre à des situations spécifiques (par exemple, la réduction des procédures de la grille de départ, les questions des horaires).
- Répondre à toutes les situations impliquant la gestion commerciale de la série.
- Décider de l'acceptation des demandes de tests privés.
- Décider des questions (exemption) de catégorisation des Pilotes et pénalités de temps ou de poids.
- Décider de toute question concernant les points ou le classement de la série en accord avec la FFSA.

Article 4 – Réunions

Les réunions du Comité Sportif Tourisme peuvent être fixées à tout moment pendant une compétition, ou peuvent être fixées par courriel entre les Compétitions. Les décisions seront prises par la majorité des membres. Deux membres ou plus peuvent être autorisés à prendre des décisions en matière de dérogations ou acceptation des pilotes au nom de la Commission.

Article 5 – Droit d'appel

Les décisions prises par le Comité Sportif Tourisme ne peuvent être contestées.

ANNEXE 5 : BUREAU PERMANENT

Composition du bureau permanent TC :

Mrs Laurent Gaudin, Jean-Marc Petinger, Julian Canivenq.

ANNEXE 6 : VOITURES HOMOLOGUEES

Liste des voitures homologuées en Championnat de France FFSA Tourisme :

TC	GT Light	TCA
BMW M2 CS Racing	Ginetta G55 Cup	Renault Clio Cup III
BMW M240i Racing	Ligier JS2R	Renault Clio Cup IV
BMW M235 Cup	Lotus Exige V6 Cup R	Renault Clio Cup V
Honda Civic Type R	Nissan 370Z Cup	
Hyundai Veloster N	Porsche Cayman Clubsport	
Peugeot 208 TC		
Peugeot 308 Racing Cup		
Seat Leon Cup Racer		
Hyundai Elantra N Cup		

TC Cup	TCA Light	TCR
Mini JCW Challenge	Lancia Ypsilon HF Racing TC6	Toutes les voitures homologuées par la licence officielle TCR, sous réserve par WSC.
Mini R56 MCS-R	Opel Corsa Racing TC6	
	Peugeot 208 Racing TC6	
	Renault Clio TC6	

- ✓ SRO se réserve le droit de modifier ou d'ajouter de nouveaux modèles dans la liste des voitures homologuées, selon les demandes des concurrents et/ou les éventuels nouveaux modèles approuvés par la FFSA.

ANNEXE 7 : NOMBRE DE PNEUMATIQUES PAR EPREUVE

QUOTA SLICK		1 ^{er} engagement	A partir du 2 ^{ème} engagement
TCR	Traction (uniquement)	8 NEUFS	4 NEUFS + CARRY OVER
TC /TCA/ TC Cup	Propulsion	8 NEUFS	4 NEUFS + CARRY OVER
	Traction	6 NEUFS	4 NEUFS + CARRY OVER
TCA Light	Traction	EN ATTENTE TESTS	EN ATTENTE TESTS
BMW M2 Cup	Propulsion	EN ATTENTE TESTS	EN ATTENTE TESTS
GT LIGHT	Propulsion (uniquement)	8 NEUFS	4 NEUFS + CARRY OVER

- Les carry-overs sont limités à 8 maximum
- Pour les tractions, les pneus neufs (à partir du deuxième engagement) seront uniquement sur le train avant.