

Par e-mail

A : **SRO MOTORSPORTS GROUP - Laurent GAUDIN**
De : FFSA - Agnès Delarue
Date : 05 mars 2024 page(s) : 1

OBJET: Championnat de France FFSA Tourisme 2024

Niveau d'enregistrement: National / Circuit

Cher Monsieur,

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

<i>C75-2024 en date du 05/03/2024</i>
--

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

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

- Règlement particulier Sportif- **Championnat de France FFSA Tourisme 2024**
- Règlement particulier Technique TCA / TCA light - **Championnat de France FFSA Tourisme 2024**

Vous en souhaitant bonne réception,

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

Agnès DELARUE

Responsable Service Compétition – Pôle Sport





REGLEMENT SPORTIF

2 0 2 4

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. EPREUVES DE LA SERIE	- 5 -
8. CLASSEMENTS ET POINTS	- 6 -
9. ORGANISATEUR	- 7 -
10. ORGANISATION DES EPREUVES	- 7 -
11. OFFICIELS	- 7 -
12. INSCRIPTIONS	- 8 -
13. CONDITIONS DE PARTICIPATION	- 9 -
14. LAISSEZ-PASSER	- 9 -
15. ASSURANCE	- 9 -
16. INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS	- 10 -
17. INCIDENTS	- 10 -
18. RECLAMATIONS	- 12 -
19. SANCTIONS	- 12 -
20. CHANGEMENTS DE PILOTES	- 13 -
21. CONDUITE	- 13 -
22. NOMBRE DE VOITURES ADMISES	- 13 -
23. NUMEROS DE COURSE	- 13 -
24. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES	- 14 -
25. VERIFICATIONS TECHNIQUES	- 14 -
26. LIMITATIONS DES PNEUMATIQUES DURANT L'EPREUVE	- 15 -
27. PESAGE	- 16 -
28. CONDITIONS GENERALES CONCERNANT LES VOITURES	- 17 -
29. SECURITE GENERALE	- 17 -
30. VOIE DES STANDS ET STANDS	- 20 -
31. CARBURANT ET RAVITAILLEMENT	- 21 -
32. ASSISTANCE DANS LA VOIE DES STANDS	- 21 -
33. ESSAIS LIBRES, ESSAIS OFFICIELS, ESSAIS QUALIFICATIFS	- 21 -
34. ARRET DES SEANCES D'ESSAIS	- 23 -
35. LES GRILLES	- 23 -
36. PROCEDURE DE DEPART	- 24 -
37. LES COURSES	- 26 -
38. VOITURE DE SECURITE (SAFETY-CAR)	- 27 -
39. SUSPENSION OU ARRET DE LA COURSE	- 27 -
40. REPRISE DE LA COURSE	- 27 -
41. ARRIVEE	- 28 -

42. PARC FERME	- 29 -
43. CLASSEMENTS	- 29 -
44. CEREMONIE DE PODIUM	- 30 -
45. BRIEFING	- 30 -
46. DISCIPLINE DANS LES STANDS ET DANS LE PADDOCK	- 30 -

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, Champion de France FFSA Tourisme TC, Champion de France FFSA Tourisme GT Light, Champion de France FFSA Tourisme TCA et un titre de Champion de France FFSA Tourisme TCA Light.
- 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 d'asphaltes 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 2024 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 précisant 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 d'asphaltes FFSA, le règlement technique et le règlement sportif.
- 4.2 Si un concurrent est dans l'impossibilité d'être présent en personne à l'épreuve, il doit désigner son représentant par écrit. Durant toute la durée de l'épreuve et à tout moment de l'épreuve, 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 l'épreuve.
- 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
 - Brassard jaune pour le personnel constructeur / manufacturier. Ce personnel doit respecter les instructions concernant les vêtements à porter dans la Pit Lane.

Ne doit être porté, au bras uniquement, 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

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

- **5 catégories** :
- TCR
 - TC
 - TCA
 - TCA Light
 - GT Light (incluant Ginetta GT Academy)



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. EPREUVES DE LA SERIE

- 7.1 Chaque épreuve aura le statut d'une compétition nationale réservée.
- 7.2 Le Championnat FFSA Tourisme est composé de 6 épreuves avec quatre courses de maximum 25 minutes.
- Sauf circonstances exceptionnelles, chaque épreuve 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 et TCA Light et deux séances qualificatives de quinze (15) minutes pour les catégories GT Light, TC et TCR. 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 d'épreuves composant la Série est fixé à six (6).
- 7.4 En cas de force majeure, le promoteur se réserve le droit de modifier les dates ainsi que le format des épreuves.
- 7.5 Une épreuve peut être annulée si moins de 15 voitures sont engagées.
- 7.6 La liste des épreuves du Championnat de France Tourisme est la suivante :

Epreuve 1	29 mars-01 avril 2024	Nogaro	Coupe de Pâques de Nogaro
Epreuve 2	10-12 mai 2024	Lédenon	Lédenon GT Series
Epreuve 3	21-23 juin 2024	Spa-Francorchamps	Spa Speedweek
Epreuve 4	23-25 août 2024	Magny-Cours	Fanatec GT World Challenge Europe
Epreuve 5	13-15 septembre 2024	Dijon-Prenois	Championnat de France FFSA des Circuits
Epreuve 6	04-06 octobre 2024	Circuit Paul Ricard	SRO Racing Festival

8. CLASSEMENTS ET POINTS

Des points pour les différents championnats et trophées pilotes et équipes seront attribués selon le barème défini Art. : 8.2.

8.1 Cas N° 1 : 1 seul pilote pour les 4 courses.

- Le pilote marquera les points pour chaque course. A la fin du meeting, l'addition des points des quatre résultats sera divisée par deux pour le calcul du classement du championnat.

Cas N°2 : 2 pilotes, chaque pilote doit effectuer deux courses.

- Les pilotes prennent des points sur chacune de leurs deux courses.

8.2 Des points sont attribués pour chacune des catégories selon ce barème :

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

8.3 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.
- 8.4 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 cinquième épreuve de la saison, tout pilote n'ayant pas déjà participé à une épreuve du Championnat de France FFSA Tourisme en 2023 ne marquera pas de points. Ces points seront attribués au pilote suivant en fonction du classement de la course.
- 8.5 Les titres Trophée FFSA « équipes » récompenseront les équipes dans les catégories TC, TCA, TCA Light, TCR et GT 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 épreuves du Championnat de France FFSA TC, TCA, TCA Light, TCR et GT 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.
- 8.6 Des titres pour les pilotes féminines, les juniors, les constructeurs ou les pilotes Junior, pourront également être organisés.
- 8.7 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 épreuve.
- 8.8 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.
- 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 épreuve doit être déposée auprès de la FFSA et de l'ASN du pays dans lequel l'épreuve doit avoir lieu, qui la déposera auprès du Promoteur.

10. ORGANISATION DES EPREUVES

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

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 Pitlane
 - 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 l'épreuve 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 l'épreuve.
- 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 épreuves du championnat, doivent être soumises au Promoteur du Championnat de France FFSA Tourisme, à partir du bulletin d'engagement officiel fourni par le Promoteur.
- 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 épreuves.

SRO Paris SARL

34 Avenue Georges 5
75008 Paris - France

E-mail : 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 : 10 500 € HT TC/Ginetta GT Academy : 7500 € HT TCA : 5000 € HT

Frais d'inscriptions à la course :

TCR/GT Light : 2040 € HT TC/Ginetta GT Academy : 1500 € HT TCA : 950 € HT
TCA Light : 500€ HT

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

- 12.3 La participation aux diverses manifestations organisées par SRO se fait sur invitation uniquement.
- 12.4 Tout concurrent désirant participer aux épreuves du Championnat de France Tourisme devra envoyer une demande d'engagement par :
E-mail : romain.morelli@sro-motorsports.com
- 12.5 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 2024. Le concurrent déclare avoir lu et compris le Code et ses annexes.
- 12.6 Les candidatures ne seront acceptées qu'après règlement, par le concurrent ou pilote, de toutes les dettes envers SRO Motorsports Group et ses partenaires.
- 12.7 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 «parking» ainsi que 13 laissez-passer par voiture et par épreuve, comme suit :

- A. 6 laissez-passer voie des stands
- B. 5 laissez-passer paddock
- C. 2 laissez-passer pilotes

15. ASSURANCE

- 15.1 L'organisateur d'une épreuve doit s'assurer que tous les concurrents, leur personnel et leurs pilotes sont couverts par une assurance au tiers.
- 15.2 Trente jours avant l'épreuve, 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 l'épreuve.
- 15.4 Les pilotes participant à l'épreuve 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. 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 épreuve.

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, officiels 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. Les données du système de caméra intérieure peuvent être utilisées par les commissaires sportifs, le Superviseur Sportif Officiel, et/ou le Directeur de Course, ou le Promoteur, pour enquêter sur tout incident. 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 intérieure sont la propriété du Promoteur et seront rendues à l'équipe après l'épreuve.
- 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 pour sa voiture, 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 épreuve. Pour chaque épreuve où le pilote ne marquera pas de nouveaux points de pénalité, deux points seront déduits. Les scores négatifs ne seront pas pris en compte.

18. RECLAMATIONS

Les réclamations devront être déposées conformément aux Prescriptions Générales et Règlement Standard des circuits d'asphaltes 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 l'épreuve.
- 24.2 A chaque épreuve, 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 l'épreuve. La liste des concurrents et des pilotes autorisés à prendre part à l'épreuve 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 officiels, conformément aux horaires de l'épreuve. 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 l'épreuve. 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 du meeting, 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 l'Épreuve 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 épreuve
 - 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 l'épreuve, suite à 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 épreuve, 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 l'Épreuve.
- 25.10 Si une voiture n'est pas en conformité avec sa fiche d'homologation elle pourra être disqualifiée de l'épreuve.

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.

26. LIMITATIONS DES PNEUMATIQUES DURANT L'ÉPREUVE

- 26.1 Seul le type et la marque de pneus, approuvés par le Promoteur, et régulièrement proposés et vendus sur les épreuves, 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 épreuve de la Série. Les pneus retallés 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 épreuve 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 officiels, 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 épreuve 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 l'utilisation de pneus Pirelli non enregistré sera autorisé.
 - Pendant les qualifications et les courses, seuls les pneus enregistrés pour l'Épreuve seront autorisés selon les points suivants :
 - a) Pour la première épreuve 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, **un maximum de quatre pneus neufs** (voir tableau Annexe 7) peut être acheté pour l'épreuve.
 - 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 épreuve.
 - 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 épreuve.
 - h) Le nombre de pneu « usé » par épreuve par voiture sera de huit pneus maximums.
 - i) Annexe 7 : Tableau du nombre de pneus neufs maximum par meeting 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 (120minutes) 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 épreuve, chaque voiture engagée dans la série dispose d'une allocation d'un (1) pneu joker neuf par épreuve, 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. 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 remplacement.

27. PESAGE

- 27.1 Le poids d'une voiture pourra être vérifié à tout moment durant une épreuve. Le Bureau Permanent SRO Tourisme se réserve le droit de prendre des décisions concernant le poids des voitures à tout moment durant une épreuve.
- 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 épreuve. 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. Si le poids moyen des pilotes d'une voiture est supérieur à 85 kg, le comité sportif pourra retirer du poids à la voiture.

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.

28. CONDITIONS GENERALES CONCERNANT LES VOITURES

28.1 La télémétrie est interdite.

28.2 Pendant l'épreuve, 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.

Le transpondeur doit impérativement être installé à l'avant droit de la voiture.

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 €)

28.3 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 épreuves. 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.

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.

28.4 **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 ne peuvent être effectuées, que 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 l'épreuve, 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 épreuve, la vitesse sera limitée à 50 km/h dans la voie des stands et des mesures de sécurité maximales seront prises.
- Toute violation de cette règle, pendant les essais libres, essais officiels 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.
- Pendant la course, le DC ou les commissaires sportifs peuvent infliger une pénalité à tout pilote qui dépasserait la limite.
- 29.14 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 véhicules. La vitesse dans la voie des stands peut également être déterminée à l'aide des boucles de chronométrage.

- 29.15 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.
- 29.16 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.
- 29.17 Les personnes de moins de 16 ans ne sont pas autorisées sur la pit lane, fast lane et le mur des stands.
- 29.18 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 épreuve.
- 29.19 Le non-respect des conditions générales de sécurité du CSI, ou du présent règlement sportif, pourra entraîner la disqualification de l'épreuve pour la voiture et les pilotes concernés.
- 29.20 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. Toute violation de cette règle pendant les séances d'essais libres, essais officiels et les qualifications d'une épreuve 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.
- 29.21 Suite à 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.
- 29.22 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 pitlane, sauf inscrit au règlement particulier.
- 31.2 Pendant toute la durée de l'épreuve, 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 épreuve via un bulletin ou dans le règlement particulier.

32. ASSISTANCE DANS LA VOIE DES STANDS

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 rouge 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.

- 32.1 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'.
- 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.
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.
- 32.7 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 OFFICIELS, 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 l'épreuve, sera publiée après la fin des vérifications administratives et techniques. Aucun pilote ne peut prendre le départ de la course, sans avoir pris part aux essais qualificatifs, sauf cas de force majeure reconnu comme tel par les commissaires sportifs.
- 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 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.
- 33.5 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.
- 33.6 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.
- 33.7 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.
- 33.8 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.
- 33.9 Tous les tours effectués pendant les essais qualificatifs seront chronométrés pour déterminer la position des voitures au départ des courses.
- 33.10 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.

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.

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.

- 33.11 Une voiture ne peut être qualifiée que par le ou les pilotes nommés lors d'une séance de qualifications.

33.12 Séance d'Essais Qualificatives :

La séance d'Essais Qualificatives 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

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.
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.
- 35.6 Si un ou plusieurs pilotes ne parviennent pas à réaliser un temps, l'ordre suivant sera appliqué :
Premier : tout pilote qui a tenté de réaliser un temps de qualification en débutant un tour lancé.
Deuxième : tout pilote qui n'a pas pu entamer un tour lancé.
Troisième : tout pilote qui n'a pas réussi à quitter la voie des stands.
Selon les cas mentionnés ci-dessus, si plus d'un pilote est concerné, l'ordre sera donné selon le classement du Championnat.
- 35.7 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.

- 35.8 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.
- 35.9 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.
- 35.10 La grille de départ définitive, pour toute course, sera publiée au plus tôt 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.
- 35.11 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.
- 35.12 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 pilote pendant la séance d'essais officiels 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 l'épreuve 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, écoperait 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 l'épreuve 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.
La vitesse maximale au passage du vert sera de 110 km/h.
- 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 l'extinction des feux de départ rouges.
- 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 l'épreuve.

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 sera donné, 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 pilote qui est considéré comme étant à l'origine de la neutralisation de la course (drapeau rouge) pourra l'objet d'une pénalité définie par le Collège des Commissaires, jusqu'à la disqualification de la course en question.

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.
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 pas reprendre, les résultats seront ceux obtenus à l'issue de l'avant-dernier tour précédant le tour au cours duquel le signal de suspension de la course aura été donné.

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 pour la dernière fois, avant que le signal n'ait été donné.
- 41.3 Si 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.
Seuls les temps du chronométrage validé par les chronométreurs officiels licenciés à la FFSA sont valables et servent à effectuer les classements des essais et courses des compétitions.
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.
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.
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.
- 43.2 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.

- 43.3 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

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 :

Les pilotes des catégories TCR, TC, GT Light, TCA et TCA Light 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 l'Épreuve, et se conformer à la procédure.

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 du meeting, 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.

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 l'épreuve et les représentants attitrés 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 l'épreuve. 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 l'épreuve.
- 46.2 Un parking assez grand pour répondre aux besoins de tous les concurrents/équipes sera mis à disposition sur le site à chaque épreuve.

- 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 l'Epreuve, lorsqu'ils se trouvent sur le circuit. Le non-respect de cette disposition peut entraîner les amendes suivantes :
- A. Première infraction : cent cinquante euros (1500 €)
 - 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 l'Epreuve.
- 4) Année et Date d'Expiration de la Licence du Circuit
- 5) Horaires des vérifications administratives et techniques.
- 6) Horaires Officiels complet du Meeting.
- 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 l'Epreuve, désignés par l'ASN :
 - Membres du Collège des commissaires sportifs,
 - Secrétaire du collège,
 - Secrétaire du meeting,
 - Commissaires Technique
 - Commissaire Parc Fermé
 - Commissaire délégué à la sécurité
 - Médecin Chef.
- 12) Tout autre élément spécifique.

PARTIE B

- 1) Organisation de l'Epreuve
 - 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-Presse
- 3) Comité Sportive pour l'Epreuve
- 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 16-2)

Le choix de la caméra est libre

ANNEXE 3

La charte graphique sera communiquée ultérieurement.

ANNEXE 4**COMITE SPORTIF TOURISME - RÈGLES ET RÈGLEMENTS 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 épreuves du Championnat de France FFSA Tourisme, autres que ceux qui relèvent de la compétence exclusive des officiels de l'épreuve tel que défini par les dispositions du Code Sportif International.

Article 2 – Membres

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

Le Président du Collège permanent

Le Directeur d'Epreuve/ 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 épreuve, 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

Composition du bureau permanent TC :

Mrs Laurent Gaudin, Jacques Berger, Joël Do Vale.

ANNEXE 6

Liste des voitures homologuées en Championnat de France FFSA Tourisme :

TC	GT Light
BMW M2 CS Racing	Alpine A110 Cup
BMW M240i Racing	Ginetta G55
BMW M235 Cup	Ginetta G56A
Honda Civic Type R	Ligier JS2R
Hyundai Veloster N	Nissan 370Z Cup
Mini JCW Challenge	Porsche Cayman Clubsport
Peugeot 308 Racing Cup	
Seat Leon Cup Racer	

TCA	TCR
Citroën DS3 Cup	Alfa Romeo Giulietta Veloce TCR
Ford Fiesta Cup	Audi RS3 LMS TCR
Ginetta G40	Cupra TCR
Honda Civic Cup SI	Cupra Leon Competicion TCR
Hyundai Veloster Cup	Fiat Tipo TCR
Mazda MX-5 Cup	Honda Civic FK2 TCR
Mini Cooper Cup	Honda Civic FK7 TCR
Peugeot RCZ Racing Cup	Hyundai Elantra TCR
Renault Clio Cup III	Hyundai i30 N TCR
Renault Clio Cup IV	Hyundai Veloster TCR
Toyota GT86 CS Cup	Kia Cee'd TCR
	Lada Vesta TCR
	Lynk&Co 03 TCR
	MG 6 XPOWER TCR
	Opel Astra TCR
	Peugeot 308 TCR
	Renault Megane RS TCR
	Subaru STI TCR
	Toyota Corolla TCR
	Volkswagen Golf GTI TCR

ANNEXE 7

Nombre de pneumatiques neufs maximum par meeting

QUOTA SLICK		1 ^{er} engagement	A partir du 2 ^{ème} engagement
TCR	Traction (uniquement)	8 NEUFS	4 NEUFS + CARRY OVER
TC	Propulsion	8 NEUFS	4 NEUFS + CARRY OVER
	Traction	6 NEUFS	4 NEUFS + CARRY OVER
TCA	Propulsion	8 NEUFS	4 NEUFS + CARRY OVER
	Traction	6 NEUFS	4 NEUFS + CARRY OVER
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.
- SRO se réserve le droit de modifier l'allocation maximale de la catégorie TCR selon les meetings.

Réglementation Technique pour Voitures de Tourisme TCA/TCA light 2024

Sommaire

1	Article 1 DEFINITIONS	4
1.1	Carrosserie.....	4
1.2	D'origine.....	4
1.3	Epreuve.....	4
1.4	Poids.....	4
1.5	Poids de course	4
1.6	Roue	4
1.7	Habitacle	4
1.8	Suralimentation	4
1.9	Boîte de vitesses semi-automatique	4
1.10	Emplacement	4
1.11	Position	4
1.12	Orientation.....	4
1.13	Télémétrie	4
1.14	Fiche d'Homologation.....	4
2	ARTICLE 2 REGLEMENTATION	5
2.1	Rôle de SRO.....	5
2.2	Types de véhicules éligibles	5
2.3	Voitures éligibles.....	5
2.4	Amendements à la réglementation et à l'éligibilité.....	5
2.5	Conformité à la réglementation	5
2.6	Mesures.....	5
2.7	Matériaux.....	6
2.8	Enregistrement de données.....	6
2.9	Télémétrie	6
3	ARTICLE 3 CARROSSERIE.....	6
3.1	Carrosserie.....	6
3.2	Capots avant et arrière.....	6
3.3	Pare-brise et vitres	6
3.4	Ventilation de l'habitacle.....	6
3.5	Filets de protection	7
3.6	Protections latérales.....	7
3.7	Dispositifs aérodynamiques	8
4	ARTICLE 4 POIDS.....	8
4.1	Poids minimum.....	8
4.2	Lest.....	8
4.3	Lest d'équilibrage / Handicap d'équipage / Success Ballast.....	8
4.4	Ajout pendant la course.....	8
4.5	Liquides.....	8

5	ARTICLE 5 MOTEUR.....	8
5.1	Boîtier de contrôle du moteur	8
5.2	Système d'admission	8
5.3	Bride	9
5.4	Echappement	9
6	ARTICLE 6 SYSTEME DE RAVITAILLEMENT EN CARBURANT	10
6.1	Ravitaillement pendant la course (si applicable).....	10
6.2	Capacité de carburant	11
6.3	Réservoirs de carburant.....	11
6.4	Dispositifs de remplissage et d'évent.....	12
6.5	Echantillons de carburant.....	12
7	ARTICLE 7 SYSTEME DE LUBRIFICATION	12
7.1	Réservoir récupérateur	12
8	ARTICLE 8 EQUIPEMENT ELECTRIQUE.....	12
8.1	Batterie	12
8.2	Essuie-glace de pare-brise	13
8.3	Démarrage.....	13
8.4	Equipements d'éclairage	13
8.5	Phares de recul.....	13
8.6	Feux de pluie	13
9	ARTICLE 9 TRANSMISSION.....	14
9.1	Système de transmission	14
9.2	Marche arrière.....	14
10	ARTICLE 10 ESSIEUX, SUSPENSION AND DIRECTION.....	14
10.1	Hauteur de caisse	14
10.2	Type et ancrages de la suspension.....	14
10.3	Direction.....	14
10.4	Direction assistée.....	14
11	ARTICLE 11 FREINS.....	15
11.1	Circuits hydrauliques et réservoirs.....	14
11.2	ABS et freinage assisté	14
12	ARTICLE 12 ROUES ET PNEUS	15
12.1	Dimensions et matériaux	14
12.2	Visibilité des roues	14
12.3	Fixations de roues.....	16
12.4	Soupapes de contrôle de pression	16
12.5	Capteurs.....	16
12.6	Vérins pneumatiques.....	16
13	ARTICLE 13 HABITACLE	16
13.1	Equipements autorisés dans l'habitacle.....	16
13.2	Temps d'évacuation de l'habitacle.....	16
13.3	Test de retrait du casque.....	17

14	ARTICLE 14 EQUIPEMENTS DE SECURITE	17
14.1	Extincteurs.....	17
14.2	Harnais.....	17
14.3	Emplacements géométriques.....	18
14.4	Points d'ancrage	18
14.5	Sièges et repose-têtes.....	19
14.6	Rétroviseurs.....	19
14.7	Coupe-circuit général	20
14.8	Anneaux de remorquage.....	20
14.9	Filets de course	20
15	Article 15 ARMATURES DE SECURITE.....	20
15.1	Armatures de sécurité	20
16	ARTICLE 16 CARBURANT.....	20
16.1	Spécifications de carburant	20
16.2	Air.....	20
17	ARTICLE 17 TEXTE DE REFERENCE	21
18	ARTICLE 18 CAMERA EMBARQUEE	21



1 ARTICLE 1 DEFINITIONS

1.1 Carrosserie

Toutes les parties entièrement suspendues de la voiture léchées par l'air extérieur, à l'exception des parties clairement associées au fonctionnement mécanique du moteur, de la transmission et des trains roulants.
Toute entrée d'air sera considérée comme faisant partie de la carrosserie.

1.2 D'origine

Monté sur la voiture produite en série agréée par SRO Motorsports Group et en conformité avec sa Fiche d'Homologation.

1.3 Epreuve

Une épreuve sera constituée des essais officiels et de la ou des courses.

1.4 Poids

Est le poids de la voiture sans pilote à tout moment de l'épreuve et son lest éventuel.

1.5 Poids de course

Est le poids de la voiture en état de marche avec le pilote à bord et le réservoir vidé de son carburant.

1.6 Roue

Roue: Flasque et jante

Roue complète : Flasque, jante et pneu.

1.7 Habitacle

Voiture fermée : Le volume intérieur de la structure principale réservé aux occupants.

Ses limites sont définies par le toit, le plancher, les portes, les parties latérales, les parties vitrées et les cloisons avant et arrière

Voiture ouverte : L'ouverture de l'habitacle doit être symétrique vu de dessus, et rien ne doit le recouvrir, excepté une capote ou un hard-top.

1.8 Suralimentation

Augmentation de la pression de la charge du mélange air/carburant dans la chambre de combustion (par rapport à la pression engendrée par la pression atmosphérique normale, l'effet d'inertie et les effets dynamiques dans les systèmes d'admission et/ou d'échappement) par tout moyen quel qu'il soit.

L'injection de carburant sous pression n'est pas considérée comme suralimentation.

1.9 Boîte de vitesses semi-automatique

Boîte de vitesses qui, quand le pilote fait une demande de changement de rapport, prend momentanément le contrôle d'un ou plusieurs des sélecteurs du moteur, de l'embrayage et des rapports pour permettre au rapport d'être engagé.

1.10 Emplacement

Endroit défini par rapport à l'origine : axe de la voiture, milieu des essieux (milieu de l'empattement sur l'axe), habitacle, compartiment à bagages et compartiment moteur.

L'emplacement à l'intérieur du compartiment moteur est défini par rapport au carter de vilebrequin et à la ou les culasse(s).

1.11 Position

Endroit défini par des dimensions tirées des données du véhicule d'origine, par exemple milieu des essieux et axe de la voiture.

1.12 Orientation

Relation d'un composant aux axes longitudinal et transversal de la voiture. Si le composant est tourné de 180°, ceci sera considéré comme un changement d'orientation.

1.13 Télémétrie

Transmission de données entre une voiture en mouvement et toute personne associée à l'engagement de cette voiture.

1.14 Fiche d'Homologation

Toutes les voitures agréées par SRO Motorsports Group feront l'objet d'une fiche descriptive appelée Fiche d'Homologation établie par SRO sur laquelle figureront toutes les données permettant l'identification du dit modèle. La présentation des fiches aux vérifications techniques et/ou départ pourra être demandée par les organisateurs qui seront autorisés à refuser la participation d'un engagé à l'épreuve en cas de non présentation.

La fiche présentée doit être impérativement imprimée sur du papier filigrané "SRO", signée par le SRO TC Bureau et être accompagnée d'un certificat du Service Technique de SRO sur lequel figureront le numéro de châssis et l'identité du propriétaire de la voiture.

Cette fiche sera valable pour l'épreuve considérée pendant toute la durée de ladite épreuve.

En cas de doute subsistant après la vérification d'un modèle de voiture par rapport à sa Fiche d'Homologation, les commissaires techniques devront se référer soit au livret de maintenance publié à l'usage des distributeurs de la marque, soit au catalogue général dans lequel sont listées toutes les pièces détachées.



En cas de manque de documentation suffisamment précise, les commissaires techniques pourront effectuer des vérifications techniques directes par comparaison avec une pièce identique disponible chez un concessionnaire.

Il appartiendra au concurrent de se procurer la Fiche d'Homologation concernant sa voiture auprès du SRO TC Bureau.

2 ARTICLE 2 REGLEMENTATION

2.1 Rôle de SRO

La réglementation technique ci-après pour les Voitures de Tourisme « A » de type TCA est établie par SRO Motorsports Group.

2.2 Types de véhicules éligibles

Les voitures seront éligibles dans la classe TCA Touring.

Pour qu'un véhicule soit éligible dans la classe TCA Touring, ce doit être une voiture acceptée by SRO Motorsports Group et homologuée en TCA.

2.3 Voitures éligibles

La liste des voitures acceptées sera publiée par SRO Motorsports Group.

2.4 Amendements à la réglementation et à l'éligibilité

SRO publiera toute modification apportée à la présente réglementation. Toutes ces modifications entreront en vigueur après leur publication.

Des modifications pour raisons de sécurité pourront être apportées sans préavis.

2.5 Conformité à la réglementation

La voiture engagée par un concurrent doit être strictement conforme à sa Fiche d'Homologation ainsi qu'à toute notification supplémentaire du Bureau TCA.

Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux Commissaires Techniques et aux Commissaires Sportifs du Meeting que sa voiture est conforme à la présente réglementation dans son intégralité à tout moment durant une épreuve.

Les Commissaires Sportifs du Meeting pourront exclure une voiture dont la construction sera jugée dangereuse.

2.6 Mesures

Toutes les mesures devront être effectuées sur une voiture stationnée sur une surface plane horizontale, ou comme stipulé dans la Réglementation Sportive ou le règlement particulier de la Série considérée.

Avant le départ d'une Epreuve, les commissaires techniques détermineront le lieu où la hauteur de caisse et les poids seront vérifiés. Il est de la responsabilité du concurrent de s'informer de l'emplacement de ce lieu.

Le concurrent a la possibilité, durant la période déterminée par l'organisateur, de s'assurer de la conformité de sa voiture en utilisant les équipements de contrôle officiels, à l'endroit officiel des vérifications techniques.

2.7 Matériaux

Le titane n'est pas autorisé, sauf s'il est utilisé dans la pièce d'origine ou explicitement autorisé par ces réglementations. L'utilisation d'un matériau ayant un module d'élasticité spécifique supérieur à 40 GPa/g/cm³ est interdit pour la fabrication de toutes les pièces qui sont libres ou homologuées en tant que Variante Option. Cette restriction ne concerne pas les pièces homologuées avec le véhicule standard. L'utilisation de feuille de magnésium de moins de 3 mm d'épaisseur est interdite.

2.8 Enregistrement de données

La voiture doit être équipée d'un système SRO d'enregistrement de données. SRO Motorsports Group peut demander d'ajouter des capteurs supplémentaires afin de fournir des données additionnelles.

Les données ainsi collectées doivent rester à la disposition du Bureau SRO TC qui est utilisé pour les vérifications techniques.

Le concurrent est responsable du bon fonctionnement de ce système.

Des techniciens spécialistes des systèmes électroniques peuvent assister le Délégué Technique, afin d'assurer le bon fonctionnement et la conformité des indications du système SRO d'enregistrement des données, ainsi que la conformité des divers systèmes dont les voitures sont équipées.

Ils peuvent à tout moment enlever, échanger ou contrôler les divers composants électroniques d'une voiture, et établir un rapport au Délégué Technique sur leurs investigations, et se réservent le droit de conserver les composants qu'ils ont enlevés pour analyse ultérieure.

Aucune réclamation ne sera acceptée concernant ces contrôles et les composants enlevés. Si un cas de non conformité est noté (soit durant ou après l'épreuve), les procédures habituelles s'appliqueront (un rapport sera établi par le Délégué Technique sur approbation du Commissaire Technique Responsable, et transmis pour décision au Collège des Commissaires Sportifs).

L'enregistreur de données approuvé par SRO doit fonctionner pendant toute l'épreuve, y compris pendant tous les essais, et des contrôles peuvent être effectués à tout moment. Les concurrents ne peuvent pas quitter l'Epreuve avant que leurs enregistreurs de données aient été relevés, sauf si les Commissaires Sportifs les ont autorisés à partir.

2.9 Télémétrie

L'utilisation de télémétrie est interdite, / sauf si un tel dispositif est demandé au promoteur pour une retransmission « embarquée » ou à la demande de SRO Motorsport.

3 ARTICLE 3 CARROSSERIE

3.1 Carrosserie

Toutes les dimensions et la forme de la carrosserie doivent rester d'origine, comme homologuées. Tout élément non mobile doit être fixé à l'aide d'outils.

Les portes à faux avant et arrière doivent rester d'origine.

Les matériaux utilisés pour les capots avant et arrière, les pare-chocs, les portes et les ailes doivent rester d'origine ou tels que décrits sur la fiche d'homologation de la voiture. Quand un élément est remplacé, il doit être fixé d'une façon qui soit au moins aussi solide que la méthode d'origine, et tout élément non mobile doit être fixé à l'aide d'outils.

3.2 Capots avant et arrière

Ils doivent avoir au moins deux fixations de sécurité, qui doivent toutes deux être indiquées par des flèches rouges (ou d'une couleur contrastante). Il doit être possible de les enlever ou de les ouvrir sans utiliser d'outils. Une dérogation du Service Technique SRO peut être délivrée pour des constructions particulières. Ces constructions doivent être décrites dans la fiche d'homologation de la voiture.

Toutes les articulations de la carrosserie à proximité des raccords de ravitaillement doivent être conçues de façon à empêcher toute fuite de carburant dans le compartiment moteur et/ou l'habitacle pendant un ravitaillement.

3.3 Pare-brise et vitres

Afin de protéger le pare-brise, l'ajout d'un maximum de quatre (4) films translucides sur sa face externe est permis.

Des fixations supplémentaires peuvent être utilisées pour fixer fermement le pare-brise.

Sur la face interne des vitres latérales en verre, un film anti-déflagrant incolore et translucide (tel que SL Lumar Safety Film/D1570) de 0.1 mm maximum doit être installé, afin de garantir une protection efficace contre les éclats de verre.

3.4 Ventilation de l'habitacle

Afin de ventiler l'habitacle, la vitre arrière peut être percée de 5 trous circulaires d'un diamètre maximum de 50 mm chacun. Les conduits d'air alimentés par les écopos sont autorisés à l'intérieur de l'habitacle à condition qu'ils ne réduisent ni la visibilité ni la sécurité du pilote. Surface maximum 645 cm² (100 in²).

3.5 Filets de protection

Un filet de protection est obligatoire pour toutes les voitures. Si le véhicule est homologué avec des vitres, un filet triangulaire peut être utilisé et les vitres doivent être en position levée avec un film anti-déflagrant certifié FIA. Si la voiture est homologuée sans vitres ou si les vitres sont en position basse, alors un filet rectangulaire couvrant l'ouverture doit être utilisé.

Un filet de protection central côté conducteur en face de la porte est également obligatoire.

Tous les filets de protection doivent être conformes à l'article 253 de l'annexe J FIA.

Ils doivent satisfaire aux spécifications suivantes :

Le filet doit être fait de lanières tissées d'au moins 19 mm de largeur (3/4 inch);

Les mailles doivent être au minimum de 25 x 25 mm et au maximum de 60 x 60 mm. Les lanières tissées doivent être ininflammables et cousues ensemble à chaque point d'intersection. Le filet ne doit pas être de nature provisoire.

Vu de côté, il doit s'étendre depuis le centre du volant jusqu'au montant B.

Fixation:

- a) Le filet doit être fixé soit à l'armature de sécurité soit à une partie fixe de la carrosserie, au-dessus de la vitre côté pilote, au moyen d'un système à dégagement rapide qui fonctionnera même si la voiture se renverse.

Le filet doit pouvoir se détacher d'une seule main.

A cet effet, la poignée ou le levier doit avoir des marquages de couleur ("dayglo" orange).

Un système de dégagement par bouton-poussoir est autorisé, à condition qu'il respecte les prescriptions de cet article. Les boutons-poussoirs doivent être visibles de l'extérieur, d'une couleur contrastante et marqués « Press ».

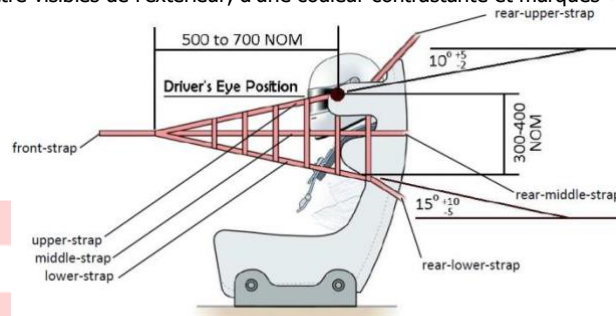


Figure 3. Positioning of net with upper-strap inside the seat-side-head

3.6 Protections latérales

Les matériaux d'insonorisation des portes peuvent être retirés, sans aucune autre modification.

3.7 Dispositifs aérodynamiques

Le Bureau TC SRO se réserve le droit d'ajuster les caractéristiques des dispositifs aérodynamiques homologués afin de maintenir l'équilibre des performances entre les voitures.

4 ARTICLE 4 POIDS

4.1 Poids minimum

Le Bureau TC SRO se réserve le droit d'ajuster le poids minimum de toute voiture afin de maintenir l'équilibre des performances entre les voitures. Le poids minimum doit être respecté à tout moment durant l'épreuve, en particulier quand la voiture passe la ligne d'arrivée. Il est permis de compléter le poids de la voiture par un ou plusieurs jeux de lests.

4.2 Lest

Le lest doit être fixé selon les spécifications de l'Article 253-16 concernant les dimensions et les caractéristiques des fixations.

Le système de fixation doit permettre le plombage du lest par les commissaires techniques et doit être conçu de façon à ce que des outils soient nécessaires pour le démonter.

Tout système de lest mobile quand la voiture se déplace est interdit.

4.3 Lest d'équilibrage / Handicap d'équipage / Success Ballast

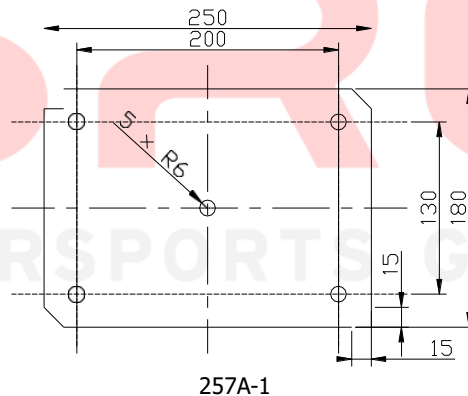
Le lest d'équilibrage et/ou le handicap d'équipage et/ou le Success Ballast (uniquement le poids des plaques métalliques) doit, en plus des exigences de l'Article 4.2, être conforme aux points suivants :

- a) Il doit être fait de plaques métalliques superposables selon le dessin n° 257A-1

Les plaques doivent être solidement fixées à l'intérieur d'un logement au moyen de 5 vis M12.

La hauteur des plaques superposables est limitée à 15 cm.

Ce lest doit être fixé dans l'habitacle à la place du passager.



4.4 Adjonctions pendant la course

L'adjonction à la voiture pendant la course de quelque matériau solide que ce soit, et le remplacement pendant la course de toute partie de la voiture par une autre partie plus lourde, sont interdits.

4.5 Liquides

Le poids peut être contrôlé à tout moment pendant l'épreuve avec la quantité de liquide restant dans les réservoirs, excepté après toute session officielle, la voiture pouvant alors être vidée de tout son carburant avant d'être pesée.

5 ARTICLE 5 MOTEUR

5.1 Boîtier de contrôle du moteur

Le Délégué Technique peut à tout moment obliger le concurrent à utiliser le boîtier de référence déposé auprès de SRO Motorsports Group par le Constructeur ou le Préparateur.

5.2 Système d'admission

Le système d'admission est défini par l'assemblage comprenant le filtre à air, le logement du filtre à air, tous les tubes de connexion, tous les coupleurs flexibles, la ou les brides (si applicable) ainsi que le collecteur jusqu'aux orifices d'admissions sur la ou le(s) culasse(s).

5.3 Bride

- a) Tout l'air alimentant le moteur doit passer par les brides homologuées (si applicable), et aucune canalisation contenant de l'air ne doit pénétrer dans ou sortir du système d'admission.

La ou les brides doivent être en métal ou en alliage d'aluminium, de 103 mm de long et doivent être entièrement visibles une fois que le capot avant est ouvert et sans avoir à démonter aucun élément ou protection. Également autorisé : plaque plate d'acier de 0,76 – 1,52 mm d'épaisseur.

L'obturation des brides doit entraîner l'arrêt immédiat du moteur.

Cette vérification doit être effectuée à un régime moteur de 2500 rpm, les capteurs de pression présents à l'intérieur du système d'admission étant déconnectés.

La dépression mesurée dans le système d'admission au moment de l'arrêt du moteur doit être au moins égale à la pression atmosphérique de l'endroit où le test est effectué moins 150 millibars, maintenue pendant au moins 0.5 secondes.

Le Bureau TC SRO se réserve le droit d'ajuster le diamètre de ces brides (si applicable) afin de maintenir l'équilibre des performances entre les voitures.

5.4 Echappement Conception

Le système d'échappement peut incorporer un ou plusieurs convertisseurs catalytiques, qui doivent fonctionner à tout moment et à travers lesquels tous les gaz d'échappement doivent passer.

Niveau sonore

Le bruit généré par la voiture ne doit pas dépasser **100 db (A) avec une tolérance de 5 db au trois quarts du régime moteur maximum**. La mesure sera effectuée à une distance de 0.5 m et à un angle de 45-degrés par rapport au point de sortie de l'échappement.

Toutes les mesures prises pour s'assurer que les limites maximales de niveau sonore ne sont pas dépassées doivent être de nature permanente, et ne doivent pas être annulées par la pression des gaz d'échappement. Les gaz d'échappement doivent sortir uniquement à l'extrémité du système.

L'évacuation des gaz d'échappement ne doit pas se faire en utilisant des parties du châssis. Une protection de la ligne d'échappement est autorisée.



6 ARTICLE 6 SYSTEME DE RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

6.1 Ravitaillement pendant la course (si applicable)

Le ravitaillement de la voiture par tout autre moyen que la gravité, avec une hauteur maximum de 2 mètres au-dessus de la piste quand le ravitaillement a lieu, est interdit pendant toute la compétition.

Le ravitaillement peut être effectué uniquement en utilisant soit un bidon d'une capacité maximum de 25 litres équipée d'un raccord auto-obturant et d'un système de ventilation en boucle fermée, soit un chariot de ravitaillement conforme à la réglementation FIA.

Pendant la course, un seul réservoir autonome d'approvisionnement conforme au Dessin 252-7 doit être utilisé par voiture. Ce réservoir doit être de forme intérieure cylindrique simple et ne doit comporter aucune pièce interne additionnelle.

Il ne doit pas être pressurisé.

Pour des raisons de sécurité, ce réservoir doit être fixé, par l'intermédiaire d'une tour, sur un chariot ayant les caractéristiques suivantes:

- a) Tous les composants de la tour doivent être assemblés mécaniquement sans aucun degré de liberté par rapport au chariot.

L'embase du chariot doit avoir une surface d'au moins 2 m² et doit être constituée d'un caisson monté sur 4 roulettes auto-freinées, lesté d'un poids supérieur à celui du réservoir plein de carburant.

Un système de pesée du carburant peut être réalisé en introduisant un plateau-bascule sous le réservoir, à condition que les caractéristiques ci-dessus soient respectées.

Un bras support des tuyaux de ravitaillement et des tuyaux d'air peut être fixé sur le chariot :

- a) Il doit être indépendant du chariot et de la tour

Il est recommandé de prévoir un degré de liberté de ce bras par rapport au chariot (rotation suivant un axe vertical)

Sa longueur ne doit pas dépasser 4 mètres et il doit permettre un passage libre d'une hauteur de 2 m sur toute sa longueur, accessoires compris.

Une plaque d'identification portant le numéro de course de la voiture concurrente (recto/verso) doit être fixée à son extrémité.

Un restricteur de débit ayant les dimensions suivantes :

- a) Epaisseur : 2 mm

Diamètre interne maximum : 33 mm

Doit être fixé à la sortie du réservoir de ravitaillement (voir Dessin 257A-2).

Au-dessus du réservoir, il doit y avoir un système de mise à l'air libre approuvé par la FIA.

La conduite de remplissage, d'une longueur minimale de 2,50 m (partie flexible uniquement), doit être munie d'un accoupleur s'adaptant à l'orifice de remplissage monté sur la voiture.

Pendant le ravitaillement, la sortie de mise à l'air libre doit être raccordée au réservoir d'approvisionnement à l'aide d'un accoupleur approprié de même diamètre.

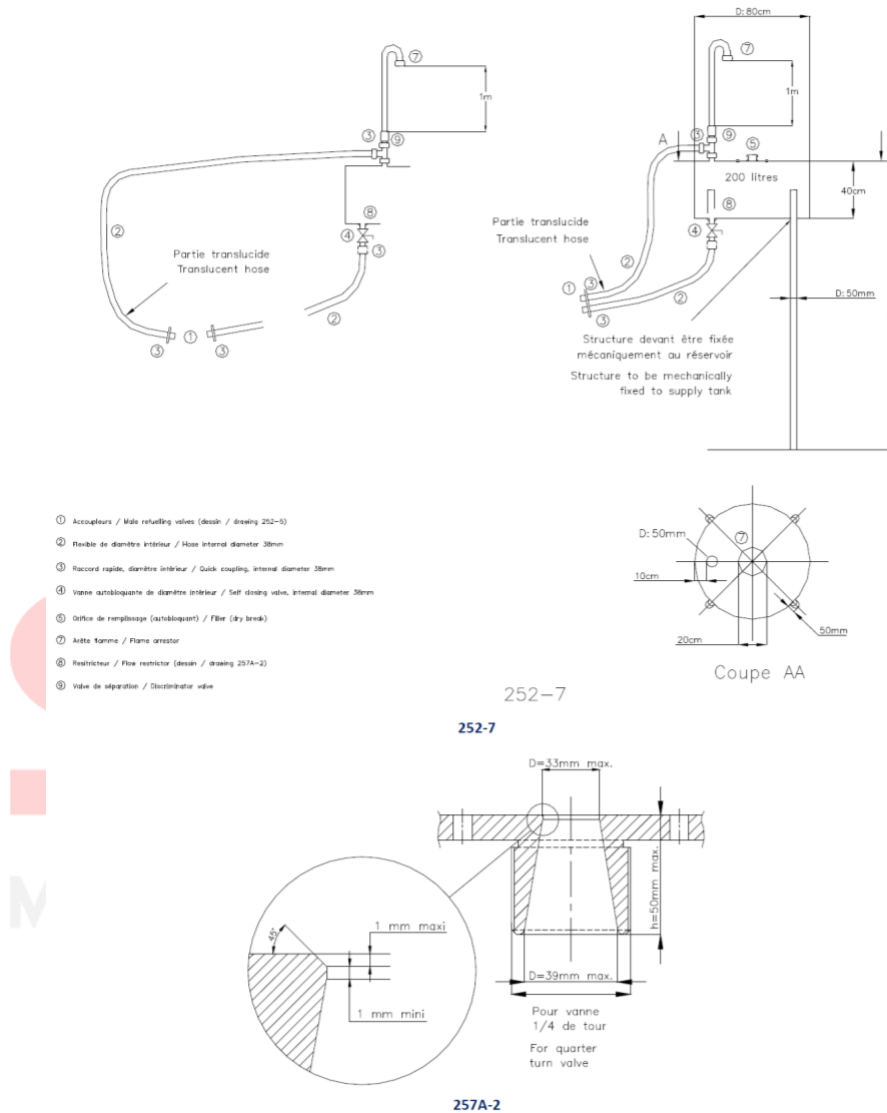
Avant le début du ravitaillement, la voiture et toutes les parties métalliques du système de ravitaillement, depuis l'accoupleur jusqu'au réservoir d'approvisionnement et son support, doivent être électriquement connectées à la terre par un contacteur manuel n'ayant aucune autre fonction.

Une vanne de coupure à 90°, située sur la sortie du réservoir d'approvisionnement et contrôlant le débit de carburant, doit pouvoir être opérée manuellement à tout moment pendant le ravitaillement.

Une vanne d'arrêt d'un diamètre interne de 38 mm doit être fixée sous le réservoir d'approvisionnement conformément au Dessin 252-7.

Tous les flexibles et raccords depuis le réservoir d'approvisionnement jusqu'à la voiture et inversement doivent avoir un diamètre interne maximum conforme au Dessin 252-9.5 (1.5 or 2.0 pouces maximum pour la version A).
Un niveau visible équipé de valves isolantes fixé aussi près que possible du réservoir doit être monté sur le réservoir. Le stockage de carburant à bord de la voiture à une température à moins de 10 °C en-dessous de la température ambiante est interdit.

L'utilisation d'un dispositif spécifique, que ce soit à bord de la voiture ou non, pour abaisser la température du carburant en-dessous de la température ambiante est interdit.



6.2 Capacité de carburant

Le Bureau TCA SRO se réserve le droit d'ajuster la capacité du réservoir de carburant afin de maintenir l'équilibre des performances entre les voitures.

6.3 Réservoirs de carburant

a) Tous les réservoirs de carburant doivent être homologués, et leur position est définie dans la fiche d'homologation. Toutes les canalisations de carburant doivent être conformes aux spécifications de l'Article 253-3.

Il est recommandé de remplir le réservoir de mousse de sécurité de type MIL-B-83054, SAE-AIR-4170 (MIL-F87260 recommandé en cas de ravitaillement rapide).

Tout accessoire intégré aux parois du réservoir (reniflards, entrées, sorties, orifices de remplissage, connexions entre réservoirs et trappes d'accès) doit être métallique ou en composite et vulcanisé dans le réservoir.

Le réservoir de carburant doit être contenu dans un caisson ininflammable et résistant aux liquides n'ayant aucune autre fonction mécanique.

Ce caisson doit intégrer une structure déformable sur toutes ses surfaces, sauf s'il est à l'intérieur de et protégé par la structure principale/le châssis.

Le dessous du caisson peut être constitué par le fond plat, à condition de respecter les spécifications de la structure déformable.

6.4 Dispositifs de remplissage et d'évent

- a) Les accoupleurs doivent être conformes à la fiche d'homologation de base ou à l'extension VO pour l'endurance. Ils peuvent être des dispositifs soit combinés soit séparés fixés sur les deux côtés de la voiture.

Pour les courses avec ravitaillement, ils doivent être équipés d'accoupleurs étanches répondant au principe de l'homme mort (sans dispositif de retenue en position ouverte).

Dimensions des accoupleurs :

Annexe J - Dessins 252.5.A avec diamètre interne $D \leq 2"$ ou Dessins 252.5.B.

Emplacements :

Au-dessus des roues complètes, à l'intérieur de la voie de l'essieu le plus proche, dans des zones où ils ne sont pas vulnérables en cas d'accident.

Ils ne doivent pas faire saillie par rapport à la surface de la carrosserie.

Ils doivent être situés à au moins 300 mm en arrière d'une ligne verticale passant par le point le plus en arrière des sorties des tuyaux d'échappement (non applicable en cas de sortie arrière) et dans tous les cas, de façon à ce que lors d'une éventuelle fuite de carburant, du carburant ne tombe pas sur le tuyau d'échappement.

Les dispositifs de remplissage peuvent être installés sur les vitres latérales arrière à condition d'être isolés de l'habitacle et du compartiment moteur par une cloison pare-feu.

Les goulottes de remplissage et d'évent peuvent passer dans l'habitacle au plus près des parois.

Leurs conduits doivent être métalliques ou en matériau ignifugeant/résistant aux flammes, et les raccords en matériau identique à celui des parois du réservoir.

Ils doivent être isolés de l'habitacle au moyen d'une protection étanche.

6.5 Echantillons de carburant

Toutes les voitures doivent être équipées d'un raccord auto-obturant, qui peut être utilisé par les Commissaires Techniques pour prélever des échantillons du carburant alimentant le moteur. Ce raccord doit être d'un type approuvé par la FIA.

7 ARTICLE 7 SYSTEME DE LUBRIFICATION

7.1 Réservoir récupérateur

Quand le système de lubrification d'une voiture comprend une mise à l'air libre, elle doit déboucher dans un réservoir récupérateur d'une capacité minimum de 3 litres équipé d'une jauge de niveau visible.

8 ARTICLE 8 EQUIPEMENT ELECTRIQUE

8.1 Batterie

Les batteries peuvent être installées dans l'habitacle mais ne doivent pas gêner la sortie du pilote.

Les batteries doivent être fermement fixées à la coque et complètement entourées d'un caisson en matériau isolant comprenant une mise à l'air débouchant à l'extérieur de l'habitacle.

Si la batterie située dans l'habitacle est une batterie sèche, elle doit être entièrement couverte d'une protection isolante. La fixation à la coque doit être constituée d'un siège métallique et de deux étriers métalliques, avec une couverture isolante, fixée au plancher par écrous et boulons. Si demandé, une batterie d'un sponsor de la Série doit être utilisée. Si le sponsor ne fabrique pas la batterie adéquate, un autocollant du sponsor doit être placé sur la batterie ou sur sa protection.

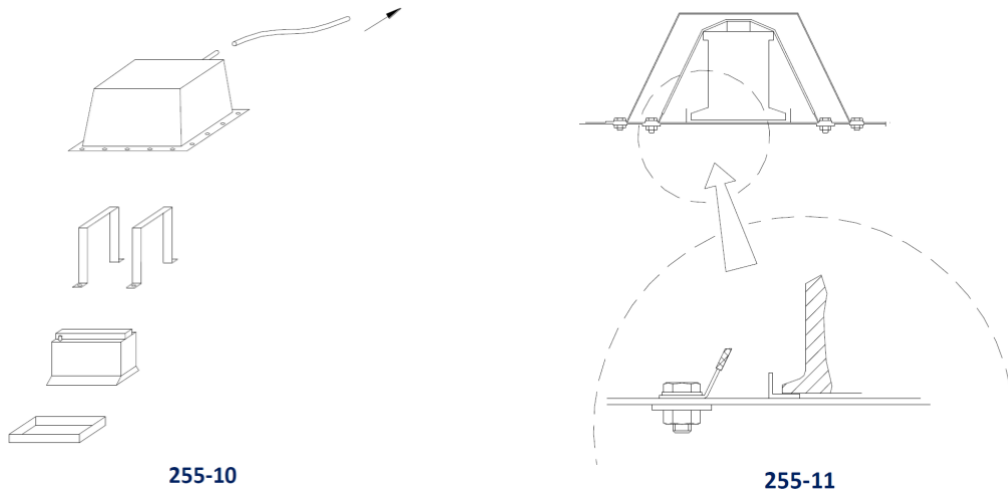
** Structure déformable :

Construction sandwich de 10 mm d'épaisseur minimum, composée d'une âme en nid d'abeille (résistance à l'écrasement minimale de 18N/cm²) et deux peaux de 1.5 mm d'épaisseur minimum (résistance à la traction minimale of 225N/mm²). Matériau composite autorisé.

* Ininflammable :

La face extérieure de la pièce doit avoir un niveau d'acceptation V0 conformément à la norme US the "UL94" (capacité d'ignifugation).

La fixation de ces étriers doit utiliser des boulons de 10 mm de diamètre minimum, et sous chaque boulon, il doit y avoir une contreplaque d'au moins 3 mm d'épaisseur et d'au moins 20 cm² de surface sous le métal de la carrosserie (voir Dessins 255-10 and 255-11).



8.2 Essuie-glace de pare-brise

La voiture doit être équipée d'un essuie-glace de pare-brise, qui doit être en état de marche pendant toute l'épreuve. Seuls les balais peuvent être changés. La capacité du réservoir du lave-glace peut être modifiée.

8.3 Démarrage

Un démarreur doit être monté et être en ordre de marche à tout moment durant l'épreuve. Le pilote doit également pouvoir actionner le démarreur en position assise normale. Le système de démarrage doit être complètement indépendant de tous les capteurs (pression des vérins pneumatiques, capteurs G-force) qui pourraient provoquer une séquence de démarrage automatique.

8.4 Equipements d'éclairage

Tous les équipements d'éclairage doivent être en état de marche pendant toute l'épreuve. L'équipement d'éclairage extérieur doit comprendre au minimum les fonctions suivantes : Phares, indicateurs de direction, feux stop, feu de pluie (voir 8.6) et feux de position arrière. Pour des raisons de sécurité, les phares devront obligatoirement produire un faisceau blanc. Pour les courses se déroulant le jour, il pourra être demandé d'équiper les voitures TCA de couvre-phares. Pour les courses se déroulant la nuit, le pare-chocs avant pourra être modifié pour accueillir un éclairage supplémentaire. Ces modifications ne devront créer aucune déportance aérodynamique.

8.5 Phares de recul:

Les ampoules des phares de recul doivent être enlevées.

8.6 Feux de pluie:

Un feu de pluie agréé selon la norme routière ECE R38 (ou une norme équivalente ou plus stricte d'un autre pays) ou approuvé par la FIA (Liste Technique n°19) est obligatoire à l'arrière de la voiture et il doit être en état de marche pendant toute l'épreuve. Il doit être:

- a) d'un modèle approuvé par la FIA (liste technique n°19), or un troisième feu stop d'origine, dirigé vers l'arrière à 90° par rapport à l'axe de la voiture, clairement visible depuis l'arrière, monté à moins de 10 cm de l'axe de la voiture, à au moins 35 cm au-dessus du plan de référence, à au moins 45 cm derrière l'axe des roues arrière, mesuré jusqu'à la surface de la lentille et parallèlement au plan de référence, ou comme sur la voiture de série, pouvoir être allumé par le pilote assis normalement dans la voiture. Les trois mesures sont prises jusqu'au centre de la zone de la lentille.

9 ARTICLE 9 TRANSMISSION

9.1 Système de transmission

Pour des raisons de sécurité, la transmission doit être conçue de façon à permettre de remorquer ou de pousser la voiture, lors de l'arrêt ou du calage du moteur.

Si nécessaire, une protection des composants de la boîte de vitesses peut être autorisée, après approbation par le Bureau Technique TCA SRO.

9.2 Marche arrière

Toutes les voitures doivent avoir une marche arrière, qui à tout moment pendant l'épreuve, peut être sélectionnée quand le moteur est en marche et être utilisée par le pilote assis normalement.

10 ARTICLE 10 ESSIEUX, SUSPENSION ET DIRECTION

10.1 Hauteur de caisse

Le Bureau Technique TCA SRO se réserve le droit d'ajuster la hauteur de caisse afin de maintenir l'équilibre des performances entre les voitures.

Pour le contrôle de la hauteur de caisse, la pression des pneus ne doit pas être inférieure à **2 bars**. Si la pression est inférieure à 2 bars lors des vérifications techniques, la pression peut être augmentée jusqu'à **2 bars** maximum.

10.2 Montage et type des suspensions

Tous les composants des suspensions, à l'exception des pièces spécifiquement mentionnées ci-dessous doivent être l'équipement d'origine fourni par le constructeur et conformes à la Fiche d'homologation.

La position des points d'ancrage de la suspension et du boîtier de direction (crémaillère ou autre) sur le châssis doit être d'origine.

L'ajout d'une barre anti-roulis (réglable ou non) est autorisé, à l'avant comme à l'arrière.

Ceci sera mentionné dans la Fiche d'homologation.

Les amortisseurs sont mentionnés dans la Fiche d'homologation et doivent y être conformes. Le principe de fonctionnement (réglable (maximum 2 directions) ou non) est libre. Un maximum de 2 jeux de ressorts (avant/arrière) peut être homologué. Un jeu de ressorts consiste en 2 ressorts avant et 2 ressorts arrière. Un jeu de ressorts doit être utilisé dans son intégralité, le panachage de plusieurs jeux n'est pas autorisé.

Le réservoir des amortisseurs et son éventuelle canalisation doivent être complètement isolés de l'habitacle ou couverts, et ne peuvent pas être situés dans un compartiment donnant accès au système de ventilation de la voiture.

Aucune connexion électrique, hydraulique ou pneumatique entre les amortisseurs n'est autorisée.

La modification des réglages des suspensions, des amortisseurs et des barres anti-roulis depuis l'habitacle est interdite.

10.3 Direction

Le verrou de direction doit être démonté et le système de réglage de la colonne doit être verrouillé. Le volant peut être équipé d'un système à dégagement rapide approuvé.

Le système à dégagement rapide peut être constitué d'une flasque concentrique à l'axe du volant, colorée en jaune par anodisation ou par tout autre procédé de coloration durable en jaune et installée sur la colonne de direction derrière le volant. **Le dégagement doit être opéré en tirant la flasque le long de l'axe du volant.**

10.4 Direction assistée

Pour les voitures à assistance de direction automatiquement variable, le Délégué Technique peut à tout moment obliger le concurrent à utiliser l'ensemble déposé auprès de SRO Motorsports Group par le constructeur ou le préparateur.

11 ARTICLE 11 FREINS

11.1 Circuits hydrauliques et réservoirs

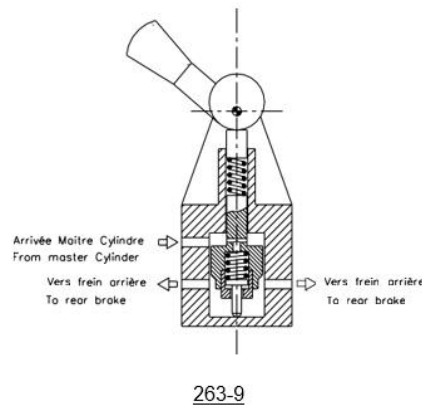
Le système de freinage complet doit comprendre au minimum deux circuits séparés commandés par la même pédale. Ce système doit être conçu de façon à ce que, en cas de fuite ou de défaillance dans un circuit, l'action de la pédale de frein puisse toujours s'exercer sur au moins deux roues.

Les réservoirs de liquide de freins peuvent être installés à l'intérieur de l'habitacle, à condition qu'ils soient solidement fixés et protégés.

La répartition des efforts de freinage entre les essieux avant et arrière peut (si homologué) être ajustée par le pilote, par:

- a) Une intervention manuelle et directe sur le système mécanique permettant la modification de la position du centre de l'articulation, sur le levier de commande des pompes hydrauliques des circuits avant et arrière, monté sur l'ensemble de la pédale d'origine.

Une intervention manuelle et directe sur un régulateur, dans lequel la pression d'alimentation du circuit arrière est réglée par l'action sur un seul ressort avec pré-charge, variable en fonction de la position du système de commande manuel (voir le Dessin du principe 263-9). Un seul de ces deux systèmes est autorisé.



11.2 ABS et freinage assisté

Pour les voitures disposant d'un système antiblocage et/ou d'assistance automatiquement variable, le Délégué Technique peut à tout moment obliger le concurrent à utiliser l'ensemble de référence déposé auprès de SRO Motorsports Group par le constructeur ou le préparateur.

ARTICLE 12 PNEUS ET ROUES

12.1 Dimensions et matériaux

Le Bureau Technique TCA SRO se réserve le droit d'ajuster la largeur des roues complètes afin de maintenir l'équilibre des performances entre les voitures.

Les mesures doivent être effectuées horizontalement à la hauteur de l'axe des essieux. ~~Les roues en magnésium forge sont interdites.~~

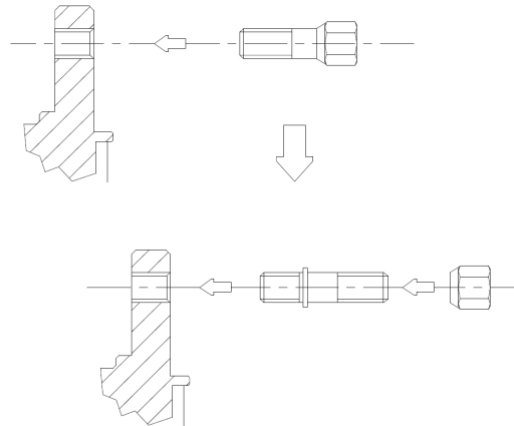
12.2 Visibilité des roues

La roue complète au-dessus de l'axe du moyeu ne doit pas être visible en vue en plan et vue de l'avant, avec les roues alignées pour que la voiture parte en avant tout droit.

12.3 Fixation des roues

Le principe de fixation des roues doit rester d'origine.

Les fixations de roues par boulons peuvent être changées pour des fixations par goujons et écrous à condition que le nombre de points d'attache et le diamètre des parties filetées comme figuré sur le Dessin 254-1 soient respectés.



254-1

Les écrous des roues peuvent être changés, à condition qu'ils soient toujours en matériau ferreux.

Une autre méthode pour conserver le système de fixation des roues peut être utilisée à condition qu'elle ait été approuvée et homologuée.

Les extracteurs d'air ajoutés sur les roues sont interdits.

12.4 Soupapes de surpression

Les soupapes de surpression sont interdites sur les roues.

12.5 Capteurs

Des capteurs pour mesurer la température et la pression des pneus quand la voiture est en mouvement sont autorisés et fortement recommandés. Si ces capteurs sont utilisés, il doit y avoir au moins un voyant d'avertissement pour signaler au pilote une probable défaillance.

12.6 Vérins pneumatiques

Des vérins pneumatiques sont recommandés et peuvent être attachés à l'armature de sécurité, mais des bonbonnes d'air comprimé ne peuvent pas être transportées à bord.

Des orifices minimum permettant l'utilisation des vérins pneumatiques sont autorisés. La carrosserie peut être modifiée sur une surface maximum de 100 cm² afin de créer un logement pour ce raccord.

ARTICLE 13 HABITACLE

13.1 Equipement autorisé dans l'habitacle

Les seuls équipements qui peuvent être ajoutés dans l'habitacle sont :

a) Equipements et armatures de sécurité

Caisse à outils

Siège, instruments et toute autre commande nécessaire pour la conduite y compris l'interrupteur du répartiteur de puissance de freinage

Equipement électronique et électrique

Système de refroidissement pour pilote

Lest

Vérins pneumatiques et leurs tuyaux

Batterie

Equipement de ventilation du pilote

Aucun des équipements ci-dessus ne doit gêner ni la sortie de l'habitacle ni la visibilité du pilote

Les équipements ci-dessus doivent être couverts là où cela est nécessaire par un matériau protecteur rigide pour minimiser les blessures, et leurs fixations doivent pouvoir supporter une décélération de 25 G.

13.2 Temps d'évacuation de l'habitacle

Le pilote, assis en position de conduite normale, doit pouvoir sortir de l'habitacle en 7 secondes par la porte côté conducteur et en 9 secondes par la porte côté passager.

Lors de ces tests, le pilote doit porter tout l'équipement de conduite normal, les harnais doivent être attachés, le volant doit être en place dans la position la moins pratique, et les portes doivent être fermées.

13.3 Test de retrait du casque

Le pilote étant assis dans sa position de conduite normale dans la voiture avec laquelle il ou elle est engagée, portant un collier cervical approprié à sa taille et avec le harnais attaché, un membre du service médical doit démontrer que le casque que le pilote portera pendant la course peut être retiré de sa tête sans faire plier son cou ni sa colonne vertébrale.

ARTICLE 14 EQUIPEMENTS DE SECURITE

14.1 Extincteurs

L'utilisation des produits suivants est interdite : BCF, NAF

Toutes les voitures doivent être équipées d'un système d'extinction homologué par la FIA conformément à l'Article 253-7.2, sauf en ce qui concerne le moyen de déclenchement.

Seuls les systèmes d'extinction figurant sur la [Liste Technique FIA n° 16](#) ou les systèmes non pressurisés figurant sur la [Liste Technique FIA n° 52](#) sont autorisés. Il est obligatoire que tous les extincteurs :

- a) Soient situés à l'intérieur de la cellule de survie à au moins 300mm des bords extérieurs de la carrosserie.

Fonctionnent dans n'importe quelle position, même si la voiture est retournée.

Aient une méthode d'auto-test soit pour les contrôles de la pression sur la liste technique FIA n°6 ou pour le mécanisme de déclenchement dans les systèmes NON pressurisés figurant sur la Liste Technique FIA n° 52.

Supportent une décélération de 25g et fonctionnent par des températures comprises entre – 15 °C to et 80 ° C.

Un moyen de déclenchement depuis l'extérieur, qui peut être combiné avec le coupe-circuit et actionné par une seule commande doit être présent au bas du pare-brise sur le côté gauche.

Il doit être marqué de la lettre « E » en rouge dans un cercle blanc à bordure rouge d'au moins 10 mm de diamètre et :

- a) être démontable pour vérification de charge complète ou inspection de l'étiquette.

Doit pouvoir être activé par le pilote sanglé dans son siège.

Utiliser un système de déclenchement indépendant du circuit électrique du véhicule avec un bouton ou câble interrupteur secondaire EXTERNE. L'emplacement de ces interrupteurs doit être indiqué par un E en décalcomanie de 10 cm.

Donc la maintenance et la re-certification sont effectuées par le fabricant tous les **deux (2) ans**. Doit avoir une étiquette actuelle similaire aux exemples ci-dessous :



Technical List 16 Example



Technical List 52 Decal Example



Fire E Decal

14.2 Harnais

Deux sangles d'épaules, une sangle abdominale et deux sangles d'entrejambe sont obligatoires. Ces sangles doivent être conformes à la norme FIA N°8853/98.

Les harnais de sécurité conformes à la norme FIA 8853-2016 (Liste Technique n°57) sont recommandés et seront obligatoires à partir du 01.01.2023.

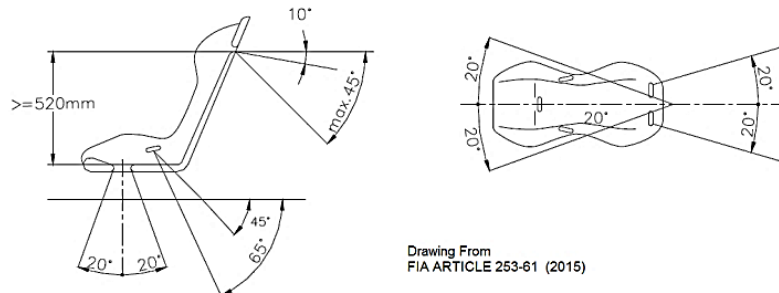
Deux sangles d'épaules, une sangle abdominale et deux sangles d'entrejambe sont obligatoires. Le harnais doit avoir un minimum de cinq (5) points d'ancrage.

Le harnais doit être utilisé conformément à l'Article 253-6 de l'Annexe J. Les dispositifs élastiques attachés aux sangles d'épaules sont interdits.

Il est interdit d'ancrer les harnais aux sièges ou à leurs supports.

14.3 Emplacements géométriques

Les emplacements géométriques des points d'ancrage sont indiqués sur le dessin 253-61. Les sangles d'épaule doivent être dirigées vers l'arrière et ne doivent pas créer un angle de plus de 45° avec l'horizontale depuis le bord supérieur du dossier. Il est préférable que cet angle ne dépasse pas 10°. Les angles maximum par rapport à l'axe du siège sont de 20° divergent or convergent (les sangles d'épaules peuvent être montées de façon à se croiser symétriquement par rapport à l'axe du siège avant).



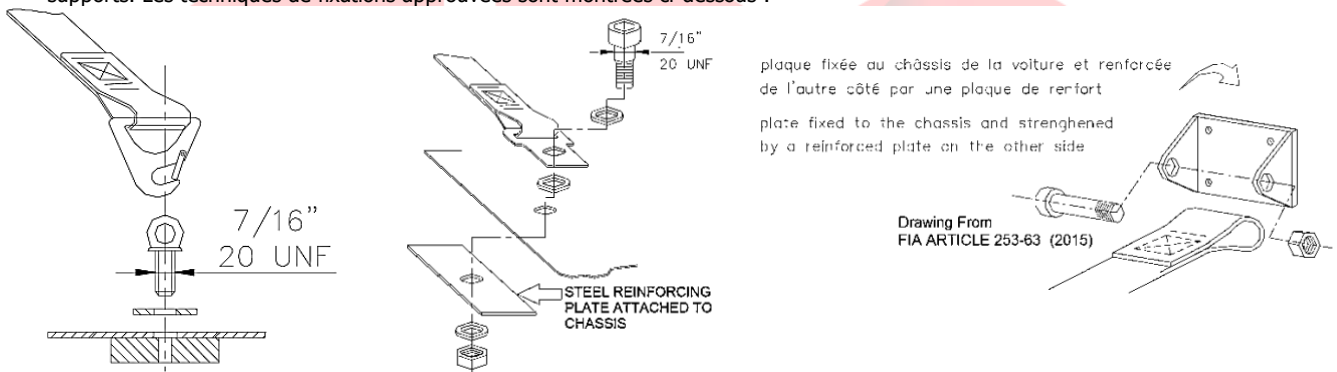
Drawing From
FIA ARTICLE 253-61 (2015)

FIA Appendix J ART 253 Restraint Locations

14.4 Points d'ancrage

Les sangles abdominales et d'entrejambe doivent passer uniquement à travers le siège. Toutes les sangles abdominales doivent s'ajuster précisément dans le creux entre la crête pelvienne et le haut de la cuisse. Elles ne doivent pas porter sur la région abdominale. Il faut éviter que les sangles puissent être usées par interférence, torsion, charge des bords ou frottement des bords contre des arêtes vives. Des sangles abdominales de 2 pouces sont fortement recommandées car elles se sont avérées donner une charge plus rapide de la sangle abdominale provoquant des charges moins élevées à la poitrine, la tête, et au cou. Leur ajustement autour du bassin est meilleur, ce qui permet au harnais d'être porté plus serré tout en étant plus confortable et plus facile à ajuster.

Annexe J FIA ART 253 Système de fixation des ancrages : Les harnais ne doivent pas être ancrés aux sièges ou à leurs supports. Les techniques de fixations approuvées sont montrées ci-dessous :



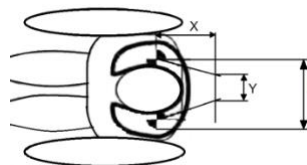
Drawing From
FIA ARTICLE 253-63 (2015)

Système de fixation pour les sangles d'épaules

Les sangles d'épaules peuvent être fixées à l'armature de sécurité au moyen d'une boucle (selon le Dessin FIA 253-66). Le tube utilisé doit respecter les spécifications de l'armature de sécurité.

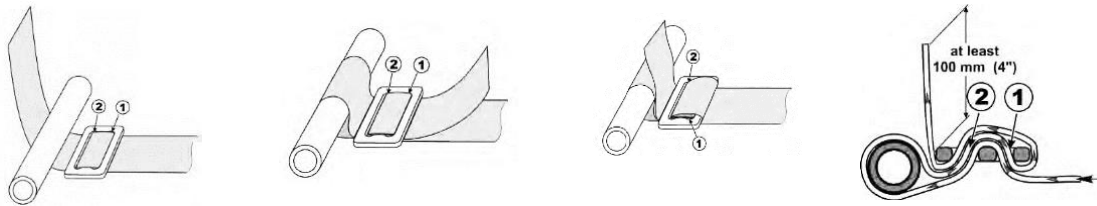
La formule $Y = Z - (X * 0.4)$ peut être utilisée pour déterminer la distance « idéale » entre les points d'attache (voir figure ci-dessous). Quand les sangles d'épaules sont enroulées autour d'une barre de harnais, la dimension "Y" est mesurée depuis l'axe de la sangle de chaque sangle d'épaule. Quand les sangles d'épaule sont boulonnées la dimension "Y" est mesurée centre à centre de chaque boulon de fixation.

La formule $Y = Z - (X * 0.4)$
peut être utilisée pour
déterminer la distance "idéale"
entre des points d'attache.



Ajusteurs à 3 barres

Des ajusteurs à 3 barres peuvent être utilisés pour fixer par enroulage des sangles d'épaules autour des barres de harnais ou des sangles de jambes autour des barres de fixation. Ils devront être placés aussi près que possible des points de fixation. Les figures 9 - 12 montrent les techniques d'enroulage correctes qui devront être respectées. Voir l'Article 15 pour les dimensions des barres de fixation.



14.5 Sièges et repose-tête

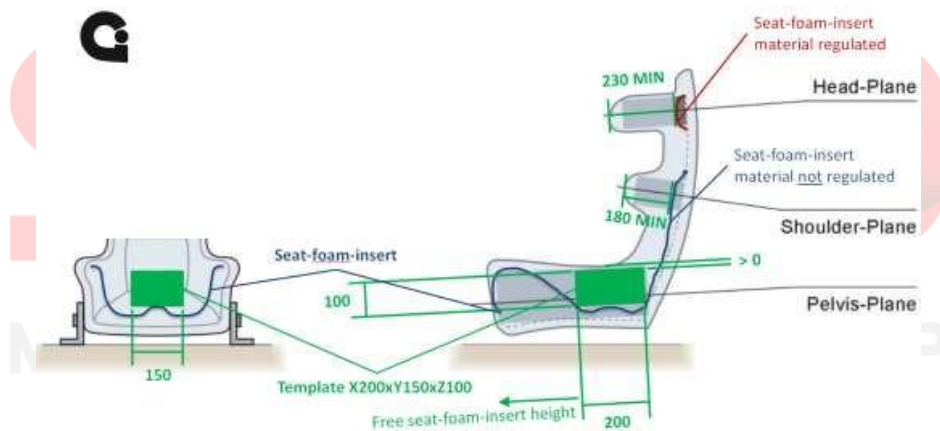
Le siège du pilote doit être homologué par la FIA et ne doit pas être modifié. Si le siège fait partie d'une structure de sécurité approuvée par la FIA, le siège et le repose-tête seront définis dans la fiche d'homologation. Un matériau ininflammable et absorbeur d'énergie doit être placé autour de la tête du pilote.

Si un insert en mousse est utilisé entre le siège homologué et le pilote, un support latéral minimum à la tête du pilote, à ses épaules et à son bassin doit être garanti de la façon suivante :

a) 230mm min. au support latéral de tête du siège suivant le plan de la tête.

180mm min. au support latéral d'épaule du siège suivant le plan de l'épaule.

100mm min. de hauteur au support latéral de bassin du siège suivant le plan du bassin et sur une longueur de 200mm minimum. Cette exigence doit être vérifiée en utilisant un gabarit parallélépipède de dimensions X 200 x Y 150 x Z 100 mm.



Si les fixations ou les supports d'origine sont modifiés, ils doivent respecter les prescriptions de l'Article 253-16

14.6 Rétroviseurs

La voiture doit être équipée de deux rétroviseurs, un fixé de chaque côté de la voiture, afin de donner une bonne vision de l'arrière. Chaque miroir doit avoir une surface minimum de 100 cm².

Les Commissaires Techniques doivent s'assurer par une démonstration pratique que le pilote, assis normalement, peut clairement voir les véhicules qui le suivent.

A cet effet, ils demanderont au pilote d'identifier des lettres ou des chiffres, de 15 cm de haut et de 10 cm de large, présentés de façon aléatoire sur des panneaux placés derrière la voiture selon les instructions suivantes :

a) Hauteur : Entre 40 cm and 100 cm depuis le sol.

Largeur: 2 m d'un côté ou de l'autre de l'axe longitudinal de la voiture.

Position: 10 mètres derrière l'axe de l'essieu arrière de la voiture.

14.7 Coupe-circuit 20ermina

Le pilote, assis normalement avec le harnais sanglé et le volant en place, doit pouvoir couper tous les circuits électriques et arrêter le moteur au moyen d'un coupe-circuit anti-déflagrant.

Ce coupe-circuit doit être clairement indiqué par un symbole figurant un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche et doit être accessible par le pilote attaché par son harnais.

Il doit également y avoir un coupe-circuit extérieur, qui doit pouvoir être opéré à distance. Ce coupe-circuit doit être situé dans la partie inférieure du montant de pare-brise.

1. Coupe-circuit anti-déflagrant			
2. Accessible sanglé dans le siège			
3. Parties Terminals exposées isolées			
4. Utiliser une décalcomanie de symbole électrique			
	Mechanical FIA Article 257	Electrical FIA Article 257	Decalcomanie extérieure type

14.8 Anneaux de remorquage

Toutes les voitures seront équipées d'un dispositif de remorquage avant et arrière pour toutes les épreuves. Il doit être clairement visible et peint en jaune, rouge ou orange.

Il doit permettre le passage d'un cylindre d'un diamètre de 60 mm.

Il doit permettre le remorquage de la voiture sur une surface sèche (béton ou asphalte), en appliquant une traction sur un plan parallèle au sol, avec un angle de plus ou moins 15 ° par rapport à l'axe longitudinal de la voiture.

Cette vérification, qui peut avoir lieu pendant les vérifications techniques préliminaires, doit être effectuée avec les roues bloquées au moyen du système de freinage principal.

La voiture doit être équipée de pneus d'un type identique à celui utilisé pendant l'épreuve.

14.9 Filets de course

Ils sont obligatoires.

Ils doivent être homologués selon la norme FIA 8863-2013 (List Technique FIA n°48). Ils doivent être attachés aux points de fixation homologués (voir la fiche d'homologation de la voiture) et doivent être installés en respectant les spécifications d'installation publiées par la FIA. Des systèmes à dégagement rapide des deux filets doivent pouvoir être actionnés aussi bien par le pilote assis en position de course avec le harnais sanglé que par les équipes de secours.

ARTICLE 15 ARMATURES DE SECURITE

15.1 Armature de sécurité

L'armature de sécurité ne doit pas avoir plus de six points de fixation, sauf si des points de fixations deviennent nécessaires en raison de l'utilisation des renforcements autorisés par le Bureau TCA SRO. L'armature de sécurité doit être certifiée ou homologuée par une ASN ou homologuée par la FIA.

L'armature utilisée doit être définie dans une VO.

Une copie certifiée du document ou certificat d'homologation, approuvé par l'ASN et signé par des techniciens qualifiés représentant le fabricant, doit être présentée aux commissaires techniques de l'épreuve.

ARTICLE 16 CARBURANT

16.1 Spécifications du carburant

Le carburant doit être conforme à l'Article 252-9.1.

16.2 Air

Seul de l'air peut être mélangé au carburant en tant qu'oxydant.

ARTICLE 17 TEXTE FINAL

Le texte final de cette réglementation est la version anglaise, qui sera foi en cas de tout litige concernant son interprétation.

ARTICLE 18 CAMERA EMBARQUEE

Un système de caméra embarquée homologué par l'organisation de la série TCA est obligatoire. L'installation de ce système doit être effectuée dans le strict respect des instructions correspondantes et doit fonctionner à tout moment durant l'épreuve. Il est de la responsabilité de tous les concurrents de se procurer le système. Ils sont également responsables de son installation correcte et de son bon fonctionnement.

