



REGLEMENT PARTICULIER DES « 100 TOURS » ÉPREUVES DE REGULARITE SUR CIRCUIT

ARTICLE 1 - PRESENTATION

A/ L'ORGANISATEUR

L'association « Les 100 Tours » organise à titre privé, des épreuves de régularité historique, non ouvertes au public, sous l'égide du « **Trophée Classic & Racing** ».

Ce trophée se décompose en plusieurs épreuves de régularité disputées sur circuit dénommées « Les 100 Tours, suivi du nom du circuit sur lequel, l'épreuve est organisée », et dont le calendrier est défini au plus tard le 30 janvier de chaque année.

Adresse du siège social :

LES 100 TOURS
Association Loi 1901
5 ZA des Yeuses
34270 CLARET - FRANCE
Téléphone : +33 6 80 778 779
Email: r.scultore@les100tours.fr
Site web : www.les100tours.fr

Toutes les épreuves de type « 100 Tours » seront disputées conformément au présent règlement et à ses additifs éventuels.

Pour être classé au « Trophée Classic & Racing » il faut **participer à toutes les épreuves de la saison.**

Le programme de l'année, est toujours disponible à l'adresse suivante :

<https://www.les100tours.fr/programme/>

Les 100 Tours

Association à But Non Lucratif - Loi 1901

N° [0133027921](https://www.les100tours.fr/programme/)

5 ZA des Yeuses

34270 CLARET - FRANCE

contact@les100tours.fr



B/ COMITE D'ORGANISATION

1 - Officiels Permanents

Président : Raoul SCULTORE

Trésorier : Ghyslaine MOREAU

Secrétaire Général : Nicolas THENAULT

Directeur de Course : Charles BAIXERAS, du moment qu'il n'est pas nommé par l'ASA du circuit

Vérifications techniques : Raoul SCULTORE, Charles BAIXERAS, JM GIMENEZ.

Vérifications administratives : Ghyslaine BAIXERAS, Sabrina BERNARD.

Relations concurrents : Nicolas THENAULT, Raoul SCULTORE

Logistique : Ghyslaine BAIXERAS, Sabrina BERNARD

Responsable Paddock : Charles BAIXERAS

2 - Officiels Non-permanents

Des officiels **pourront** être proposés par l'ASN et choisis en accord avec Les 100 Tours simultanément comme par exemple :

- Un Commissaire Sportif choisi parmi les licenciés de l'ASN concernée, c'est-à-dire sur le territoire de laquelle se dispute une épreuve de la Série.
- Un Chargé des Relations avec les Concurrents.

C/ ASSURANCES

Conformément aux prescriptions de l'article 5 du décret du 18 octobre 1955 et de l'arrêté du 20 octobre 1956, du décret 58/1430 du 23 décembre 1958 et des textes pris pour son application :

L'organisateur a contracté une police d'assurance garantissant en cas d'accidents, d'incendies ou d'explosions survenues au cours de la manifestation sportive ou des essais prévus au programme officiel de cette manifestation les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant incomber à l'organisateur du fait des dommages corporels ou matériels causés aux spectateurs, aux tiers, aux concurrents, mais seulement pour ces derniers lorsqu'il s'agit d'épreuves ne comptant pas, sur la totalité de leurs parcours, un usage privatif de la voie publique.

Il vous est **impératif** de vous présenter, lors des vérifications techniques et administratives, avec un **certificat médical de moins de trois mois**, délivré par votre médecin, et attestant de votre capacité à pratiquer le sport automobile. Il vous permettra de souscrire un contrat de Responsabilité Civile lors de votre inscription. **A défaut, vous ne pourrez pas prendre le départ de l'épreuve** sauf si vous avez une licence FFSA / FIA à l'année.

Attention : en cas de dégradation des rails de sécurité ou de tous autres éléments du circuit, les frais de remise en état sont à la charge du pilote qui a détérioré le matériel.

En cas de divergence d'interprétation du règlement sur le plan sportif, le texte français fera foi.



D/ADDITIFS

Les dispositions du présent règlement pourront être modifiées en cas de besoin. Toute modification ou disposition supplémentaire sera annoncée lors de l'épreuve, par des additifs numérotés et datés qui feront partie intégrante du présent règlement.

ARTICLE 2 : ENGAGEMENT

Le nombre maximum des engagements est fixé à en fonction des circuits. Il est affiché dans le programme après chaque date. Pour en savoir plus, merci de lire cette page :

<https://www.les100tours.fr/programme/>

Toute personne souhaitant **participer à une épreuve** doit au préalable être **membre du «Club des 100 Tours»**. C'est une question d'assurance. Cela nous garanti la saisie d'un bon état civil et de tous les contacts nécessaires.

A partir de cette année, l'inscription au club est GRATUITE !

Elle peut ensuite s'inscrire à l'épreuve de son choix, ou au Trophée complet. Les deux opérations pouvant se faire au même moment.

Les formulaires d'inscription au **«Club des 100 Tours»**, et aux épreuves individuelles ou au Trophée Classic Racing Annonces peuvent être **souscrits en ligne** sur le site des 100 Tours :

Inscription au club : - GRATUITE - <https://www.les100tours.fr/inscription-club-100-tours/>

Inscription aux épreuves : <https://www.les100tours.fr/events/>

Vous pouvez aussi payer vis inscriptions en ligne sur le site en toute sécurité [CyberPlus Banque Populaire]

En payant en ligne vous pouvez aussi profiter des avantages proposés comme le **paiement en 3 fois sans frais** pour une épreuve, ou en **6 fois sans frais** pour l'engagement au trophée.

Nous avons toutefois conservé la possibilité de vous inscrire vis le formulaire papier, qui est disponible ici : <https://www.les100tours.fr/le-formulaire-papier-2022/>

Celui-ci doit être dûment rempli accompagnés du règlement correspondant au siège de l'association :

Les 100 Tours
5 ZA des Yeuses
34270 CLARET

L'inscription donne droit à l'engagement **d'une voiture**, de **2 pilotes** avec leurs « pass catering », de **4 mécanos** et de **4 accompagnants** (fans), lesquels auront droit d'accès libre à la manifestation, mais **sans catering** qui devra être souscrit à part.

Les pilotes au-delà du deuxième, une seconde voiture ou les pass Catering pour les mécanos et/ou accompagnants, devront être souscrits en supplément.

Les formulaires papiers devront être adressés **au plus tard 15 jours ouvrés avant l'épreuve**.



Les droits d'engagement ou les acomptes versés seront remboursés :

- En totalité aux candidats dont l'engagement aura été refusé par l'organisateur.
- En totalité en cas d'annulation de l'épreuve pour toute autre raison que la force majeure.
- En totalité en cas d'annulation par le concurrent 40 jours avant l'épreuve.
- Avec une retenue de 50% en cas d'annulation par le concurrent passé le délai de 40 jours et jusqu'à 30 jours avant l'épreuve.
- En cas d'annulation par le concurrent après le délai de 30 jours avant l'épreuve, les droits ou acomptes resteront entièrement acquis à l'organisation.
- En cas d'annulation pour force majeure (COVID ou autre), les engagements seront intégralement reportés sur une autre épreuve.

L'organisateur se réserve le droit d'accepter ou de refuser toute demande d'engagement, sans avoir à motiver cette décision.

ARTICLE 3 - VOITURES ADMISES

Sont admises les voitures dont l'année modèle a plus de vingt-cinq ans (31/12/1995).
3 catégories sont définies et font l'objet d'un classement particulier en plus du classement général.

- Tourisme
- Sport/GT
- Sport Prototype/Gr5

4

Les 100 tours ne sont **pas une épreuve de performance**, mais de régularité.

La puissance ou l'Age de la voiture importe peu.

Ce qui compte c'est de **respecter le temps de base durant le plus grand nombre de tours.**

Le changement de voiture lors d'un meeting est autorisé **sous réserve que la voiture supplémentaire ait été engagée, et que celle-ci ait passé avec succès les vérifications.**

La demande doit être formulée par écrit au Directeur d'épreuve qui transmettra au Collège des Commissaires Sportifs pour approbation.

La demande doit être formulée au plus tard :

- Deux heures avant le départ de la séance d'essais.
- Deux heures avant le départ de la course (dans ce cas la voiture partira en fond de grille).

Elle devra reprendre le numéro de course, le transporteur et le temps de référence de la voiture qu'elle remplace.

Une **contribution forfaitaire de 250 € HT** préalable sera demandée pour la préinscription d'une voiture de secours.

Celle-ci pour pouvoir participer, devra avoir satisfait aux exigences du contrôle technique.



ARTICLE 4 – VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

Lors des **vérifications administratives**, seront contrôlés :

- L'inscription – GRATUITE – au «**Club des 100 Tours**»
- La régularisation des frais d'engagement à l'épreuve ou au Trophée
- - La **Licence Pilote** nationale/Internationale en cours de validité, **ou**
 - Le titre de participation régional souscrit sur le Circuit, si c'est le mode choisi par la direction du circuit, **ou**
 - L'**attestation d'assurance responsabilité civile** délivrée par un assureur privé que vous pourrez **souscrire sur le circuit**. si c'est le mode choisi par la direction du circuit

Hormis les titulaires d'une licence nationale ou internationale en cours de validité, **TOUS LES AUTRES PARTICIPANTS** doivent présenter un **certificat médical attestant qu'ils ne présentent aucune contre-indication à la pratique du Sport Automobile**.

Seront remis:

- Les « pass » pilotes et accompagnants (1 par pilote + 4 mécanos + 4 invités)
- Les bracelets permettant d'accéder aux Catering et à la soirée de Gala par pilote.
- Des stickers des sponsors qui devront être collés sur le véhicule avant le contrôle technique.
- La feuille de contrôle technique qui devra être visée par un responsable après vérification.
- La feuille de dépôt du temps de référence

5

Lorsque la formule d'engagement à la journée sera proposée, les concurrents qui seront classés « Hors Trophée et Hors classement général du meeting, devront signaler leur voitures par des **numéros de course ROUGES**, alors que les autres porteront des **numéros de de course NOIRS**.

Ceci permet au concurrents engagés au meeting ou au trophée de s'y retrouver pendant l'épreuve et de ne pas prendre de risque inutile vis-à-vis d'un concurrent qui ne concourt pas dans la même catégorie.

Les autos pouvant justifier d'un palmarès de période pourront demander à conserver leur(s) numéro(s) de course de période (sous réserve que le numéro soit disponible) à condition de le déclarer à l'inscription et que ce(s) numéro(s) de course figure(nt) sur le Passeport Technique Historique.

La publicité autre que la livrée d'origine de la voiture doit respecter les préconisations de l'article 2.1.9 de l'Annexe K de la FIA. Toute autre publicité devra recevoir l'accord écrit de l'Organisation. Les marques et sponsors entrant en concurrence avec les sponsors officiels de la série pourront être refusés.

Les bandeaux de pare-brise publicitaires sont interdits (sauf livrée de période et/ou remis par l'organisation). Toute voiture ne respectant pas cette règle se verra interdire le départ de la course.

Le **chronométrage au 100ème de seconde** est assuré par une société agréée, indépendante de l'organisation et reconnue par la FFSA. Celle-ci **met à la disposition les transpondeurs** indispensables au chronométrage **contre un chèque de caution**.

Le programme officiel et les horaires seront remis aux concurrents au tir de leurs vérifications administratives.



ARTICLE 5 - VERIFICATIONS TECHNIQUES

5.1 Voiture

Les voitures doivent être présentées aux vérifications techniques avant le départ.

Concernant le véhicule, seront contrôlés :

- L'État général d'entretien du véhicule.
- Le fonctionnement de l'éclairage : lumières, stops, clignotants et warnings obligatoires
- La présence et le fonctionnement d'un feu Arrière de brouillard.
- La présence d'un arceau de sécurité.
- La présence d'un coupe circuit.
- La présence et la fixation d'un siège baquet. Peu importe si la date est périmée.
- La présence et la fixation d'un harnais 4 points minimum obligatoire. Peu importe si la date est périmée
- La présence a minima d'un extincteur mobile et **à jour de contrôle de 2 Kg** Correctement fixé.
- La fixation et l'isolation de la batterie.
- L'étanchéité du réservoir d'essence et de son système de remplissage.
- La présence de crochets de remorquage installés et signalés à l'avant & arrière (8 cm de diamètre souhaité).
- La présence des stickers de signalisation pour accéder aux coupe circuit et à l'extinctuer.

6

Le **type de pneumatique est libre** mais ils doivent être en bon état, ce qui sera contrôlé avec un « peigne » de niveau.

La pose correcte des stickers (stickers de sponsors) qui ont été remis lors des vérifications administratives et qui devront impérativement être collés sur les voitures, sans découpage (sauf exception justifiée).

La pose correcte des numéros de course qui devront être **fournis et apposés par les participants**. Ceux-ci devront avoir une taille en **hauteur MINIMALE de 25 cm**

La présentation d'une voiture aux vérifications techniques sera considérée comme une déclaration implicite de conformité au présent règlement.

Il est précisé que les Catheram, Lotus Seven et assimilées, ainsi que les sport prototypes devront rouler en permanence avec leurs phares allumés pour des raisons de sécurité.

5.2 - Pilote

Concernant **le pilote**, celui-ci devra présenter ses équipements :

- Une combinaison de pilote, qui devra porter une référence FIA, même si sa date limite est dépassée.
- Des sous-vêtements ignifugés portant une référence FIA, même si sa date limite est dépassée (au moins pour le haut du corps).
- Des gants de pilote portant une référence FIA, même si sa date limite est dépassée



- Une cagoule de pilote portant une référence FIA, même si sa date limite est dépassée
- Des bottines de pilotes. Peu importe si elles sont homologuées.
- Un casque homologué FIA **encours de validité**.
- Un Hans ou système équivalent **recommandé** si le véhicule est postérieur à 1977 (I).
- Les engagés utilisant un système Hans ou équivalent sont seuls responsables de la qualité et de la conformité de son installation. Ils reconnaissent avoir eu accès aux conseils de la FIA en la matière (<https://www.oreca-store.com/blog/reglementations-cat/reglementation-harnais/>).

5.3 - Ravitailleurs

Concernant **les ravitailleurs**, en cette année (2022), **la procédure originelle est rétablie.**

Chaque pilote inscrit devra durant les **essais faire au moins une fois le trajet d'entrée et de sortie de la zone de refueling**. Cette opération sera contrôlée, et son non-respect entrainera une exclusion d'au moins 1 manche !

Le ravitaillement en carburant sera effectué dans une zone définie par la direction de l'épreuve, et qui vous sera présentée lors du Briefing.

Chaque concurrent devra se munir de Jerrycans métalliques équipés de bec Verseur (maximum 20 litres) identifiés par le N° de la voiture.

Des matériels professionnels similaires en plastique sont acceptés s'ils sont munis de bec verseur et de systèmes de dégazage ; utilisés en fonction des directives de l'organisation. Un entonnoir de grand diamètre (350mm mini) droit ou coudé adapté au bon remplissage du véhicule sera prévu par chaque équipage.

Le ravitaillement en carburant devra se **faire moteur coupé**, par **2 personnes maximum** en combinaison de pilote, avec des gants, des lunettes de protection ainsi qu'une cagoule ignifugée.

Aucune intervention mécanique si petite soit elle n'est autorisée pendant le ravitaillement.

Les gants utilisés pour le ravitaillement ne doivent pas servir à piloter (odeur d'essence à bord !)
Les pompes « 1 litre – 1 tour » de 60 litres sont autorisées.

IL EST FORMELLEMENT INTERDIT DE STOCKER DU CARBURANT DANS LES STANDS SOUS PEINE D'EXCLUSION.

ARTICLE 6 – EQUIPAGE

L'équipage peut être composé de deux à quatre pilotes. Dans ce cas, ils seront désignés de «Pilote 1» à «Pilote 4».

Seuls les équipages inscrits ayant satisfaits aux vérifications administratives & techniques seront admis au départ.

L'abandon d'un membre de l'équipage ou l'admission d'une personne additionnelle, sans l'accord de l'organisation, entrainera l'exclusion de l'équipage.



Les équipages sont composés de deux à quatre pilotes identifiés par un moyen fourni par l'organisation. Le non-respect du port de cette identification entraînera l'exclusion du pilote.

Lors des essais, **2 personnes sont acceptées** à l'intérieur de la voiture, en configuration pilote/co-pilote. Les 2 personnes doivent être assises à l'avant, et être équipées en conditions de course : Casque, gants....

Tout défaut constaté entraîne l'exclusion immédiate du meeting.
L'épreuve de régularité de **déroule avec un seul pilote à bord du véhicule.**

Les changements de pilotes s'effectueront aux stands, ou au moment du « refueling », dans la zone prévue à cet effet et sous le contrôle des commissaires.

Un même pilote :

- Ne peut pas piloter pendant les essais ou l'épreuve, un autre véhicule que le sien.
- Les relais **ne peuvent dépasser 1 heure** dans l'épreuve de **2 heures** et **2 heures** dans l'épreuve de **4 heures**.
- Au terme de cette période, le pilote doit s'arrêter aux stands et observer un arrêt de 2 mn au moins. Un Pilote **ne peut effectuer plus de 2 relais d'affilée.**

8

500 Points de pénalités par infraction constatée

Le changement d'un membre de l'équipage ou l'adjonction d'un 3ème ou 4ème pilote sont autorisés au plus tard deux heures avant le départ de la séance d'essai et sous réserve de vérification administrative.

Une demande écrite devra être adressée au Directeur d'épreuve qui transmettra au Collège des Commissaires Sportifs pour approbation.

Tout pilote inscrit et ayant participé aux essais qualificatifs peut participer à la course en deuxième pilote sur une voiture qualifiée.

Une demande écrite devra être adressée au Directeur de Course au plus tard deux heures avant le départ de la course.

ARTICLE 7 – BRIEFING

Les pilotes sont tenus d'assister au briefing du Directeur d'épreuve.

Toute absence au briefing pourra être sanctionnée par une **amende de 100€** et pourra entraîner le refus du départ de la course selon la décision du collège des Commissaires Sportifs.



ARTICLE 8 – ESSAIS/COURSE

A/ ESSAIS

La phase d'essais sert à l'équipage pour déterminer le temps de référence qu'il s'appliquera à respecter pendant la phase de régularité. Ce temps de référence sera le même pour tous les pilotes de l'équipage. Elle se déroule sur **2 heures**.

Trente (30) minute maximum après les essais chronométrés, l'équipage devra remettre son temps de référence à la direction de course, sur l'imprimé qui leur aura été remis lors des vérifications administratives.

Les essais peuvent être réalisés avec un passager dans le véhicule dans la mesure où ce dernier fait partie de l'équipage engagé et qu'il est équipé pour sa sécurité dans les mêmes conditions que le pilote (casque, gants, siège fixe, harnais, Hans...).

Au terme des essais les concurrents proposant **un temps de référence supérieur à 127%** de celui du temps le plus rapide **ne pourront pas concourir**. Seul le Directeur de course peut ou pas donner une dérogation.

Le nouveau format des épreuves (3 manches sur 2 jours), permet de **proposer aux équipages de déposer un nouveau temps avant chaque manche**.

Le dépôt de ce nouveau temps, doit être fait trente (30) minute maximum avant le départ de l'épreuve concernée.

B/ COURSE

Les 100 tours sont une épreuve de régularité et d'endurance sur circuit qui se déroule sur une durée de 2, 3 ou 4 heures, en fonction des meetings.

Suite à la phase d'essais chronométrés, chaque équipage ayant choisi son temps de référence, devra pendant toute la durée de l'épreuve parcourir chaque tour de circuit, dans ce temps de référence.

Un écart **d'un 100ème de secondes** en plus ou en moins impliquera une **pénalité de 1 point**.

Le chronométrage s'arrêtera après cent vingt tours parcourus par l'équipage.

Pour le calcul du classement, et eu égard aux différences des circuits, il n'est pas possible de donner un nombre de tours précis qui seront comptabilisés.

Pour mettre en place une règle acceptable sur tout type de tracés, **seuls 75% des tours accomplis par les concurrents seront pris en compte**. Il s'agira bien entendu **des meilleurs temps réalisés**.

En cas de panne d'un véhicule sur la piste les pilotes seront neutralisés derrière le Safety-Car. Les tours effectués sous Safety-car ne sont pas pris en compte.

En cas d'arrêt de l'épreuve (drapeau rouge) et reprise de celle-ci, le chronométrage sera stoppé et reprendra à partir du moment où l'épreuve sera relancée.



Si un tour excède 5 minutes (arrêt au stand) il ne sera pas pris en compte pour le classement.

La vitesse dans les stands est limitée à **60 kilomètres par heure**.

Tout dépassement de celle-ci entrainera une des pénalités définies à l'article 11.

Dans la mesure où le véhicule, une fois réparé présentera toutes les conditions de sécurité approuvées par les commissaires techniques, il pourra reprendre le cours de l'épreuve.

Dans l'éventualité contraire l'équipage pourra continuer l'épreuve sur un véhicule de remplacement, ayant été contrôlé conforme par les commissaires techniques (voir article 3)

Les indications et informations de l'équipage aux pilotes se feront par l'intermédiaire d'un panneau ou directement lors des arrêts aux stands; il est donc vivement recommandé de se munir de moyens de panneautages standards, conforme à ceux utilisés sur les circuits (les panneaux fantaisistes ou électroniques ne sont pas admis).

Ceux-ci ne pouvant être utilisés que dans la zone prévue à cet effet, par la direction du circuit (en face des stands ou autres, précisés le jour de l'épreuve).

Cette zone ne sera accessible, sans aucune exception, qu'aux équipes de panneautage munies de signes distinctifs fournis par l'organisation.

AUCUN MOYEN DE CHRONOMETRAGE N'EST TOLERE A BORD DU VEHICULE OU SUR LE PILOTE. TOUT MOYEN DE COMMUNICATION ENTRE LES STANDS ET LES PILOTES EST FORMELLEMENT INTERDIT, EXEPTÉ LE PANNAUTAGE MANUEL. EN CAS D'INFRACTION : MISE HORS COURSE IMMEDIATE.

10

Des contrôles seront pratiqués sur la piste et dans les stands.

Une heure avant l'arrivée de l'épreuve, les écrans de chronométrage seront éteints et l'organisation ne diffusera plus aucune indication sur le classement.

Aucun comportement agressif ou dangereux ne sera toléré sur la piste. Un pilote dont le comportement sera jugé dangereux pourra être exclu de l'épreuve et/ou de l'épreuve suivante par les Commissaires Sportifs, sans remboursement des droits d'inscription.

Tout contact entre deux véhicules sur la piste, que ce soit aux essais ou en course, fera l'objet d'une enquête de la Direction de Course, laquelle pourra, à sa discrétion, demander ou non une sanction à l'encontre du pilote jugé fautif, au Collège des Commissaires Sportifs.

Les voitures devront dans tous les cas être présentées à nouveau aux commissaires techniques. L'Organisation pourra demander au concurrent jugé responsable de dommages causés volontairement à un autre véhicule la prise en charge du montant des réparations jusqu'à hauteur de 50% du coût total.

Pilotes et voitures doivent avoir satisfait aux vérifications administratives et techniques pour participer aux différentes séances d'essais.

ARTICLE 9 – GRILLE DE DEPART

La grille de départ est établie de façon dégressive en fonction du temps au tour le plus rapide déposé au terme des essais.



Elle sera du type 2-2 en ligne. Chaque pilote doit garder la ligne (côté extérieur ou intérieur de la piste) qui lui a été attribuée durant le tour de formation, et ce jusqu'au franchissement de la ligne de chronométrage.

ARTICLE 10 – PROCEDURE DE DEPART

Le départ sera donné lancé.

Les voitures quittent la pré-grille, effectuent un tour de reconnaissance et prennent place sur la grille de départ. Le Directeur d'épreuve peut autoriser plusieurs tours de reconnaissance s'il le juge utile.

- Panneau 3 minutes + signal sonore avant le départ du tour de formation
- 1 minute avant le départ du tour de formation : Évacuation de la grille.
- 30 secondes avant le départ du tour de formation : Panneau "30 secondes" + signal sonore.
- Drapeau vert : Départ du tour de formation derrière la voiture pilote ; les voitures doivent conserver leur place et rester en file indienne les uns derrière les autres sur les deux files constituées.
- A l'extinction de la rampe lumineuse du pace car, interdiction de zigzaguer, chaque voiture garde sa file et sa ligne. Les voitures continueront seules à la suite de la voiture en pole position à une vitesse comprise entre 70 km/h minimum et 90 km/h maximum.

Le Feu rouge sera allumé pendant le tour de formation. Le départ de la course sera donné au feu vert.

11

Aucune voiture ne pourra en dépasser une autre avant le passage de la ligne de chronométrage.

Pénalité de 500 points à tout concurrent qui ne respecte pas ces consignes. Le tour pénalisé faisant obligatoirement partie des tours comptés pour le classement final.

ARTICLE 11 – ARRETS AUX STANDS.

A/ VITESSE DANS LA PITLANE

La vitesse est limitée à 60 KM/H sur la voie des stands.

Essais:

- 1ère infraction : **Pénalité de 500 points**
- 2ème infraction : **Pénalité de 1000 points**
- 3ème infraction : **A la discrétion des commissaires sportifs** (exclusion possible)

Course : Selon décision du Collège des Commissaires Sportifs.

Epreuve de 2H:

Les changements de pilotes sont obligatoires, mais libres, mais ils doivent respecter les dispositions de l'article 6.

Epreuve de 4 H :

Les changements de pilotes sont obligatoires. Ils sont libres, mais doivent respecter les dispositions de l'article 6.



ARTICLE 12 - RAVITAILLEMENTS:

IL EST FORMELLEMENT INTERDIT DE STOCKER DU CARBURANT DANS LES STANDS SOUS PEINE D'EXCLUSION.

Le ravitaillement en carburant sera effectué dans une zone définie par la direction de l'épreuve.

Il est recommandé aux concurrents de ne mettre que la quantité d'essence Nécessaire pour accomplir le relais du pilote, et ce afin d'éviter que le trop plein ne souille la piste.

Le ravitaillement en carburant devra se faire moteur coupé, par 2 personnes maximum équipées comme décrit **dans l'article 5.3** "Concernant les ravitailleurs".

Les gants utilisés pour le ravitaillement ne doivent pas servir à piloter.

Aucune intervention mécanique si petite soit elle n'est autorisée dans la zone des ravitaillements.

ARTICLE 13 – NEUTRALISATION – "SAFETY CAR"

A/ RESPONSABILITE :

Le "Safety-Car" ne peut être mis en service pour neutraliser la course que sur décision du Directeur d'épreuve exclusivement.

B/ IDENTIFICATION :

Le "Safety-Car" porte à l'arrière et sur les côtés l'inscription "Safety-Car" ;

C/ PROCEDURE :

Sur ordre du Directeur d'épreuve, tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux jaunes agités jusqu'à la fin de l'intervention des "Safety-Car".

Les feux jaunes clignotants seront allumés sur la ligne de départ et autour du circuit ;

Dès le début de l'intervention, un panneau "S.C." ("Safety-Car") sera présenté à tous les postes ;

Le "Safety-Car", gyrophares jaunes allumés, pénétrera aussitôt sur la piste de préférence devant la voiture en tête de la course. Toutes les voitures en course se rangeront en file derrière le "Safety-Car". Toutes les voitures en course doivent se mettre en file derrière la voiture de sécurité à une distance inférieure à 5 longueurs de voiture. Il est absolument interdit de dépasser sur la piste, à moins qu'une voiture n'y soit invitée par la voiture de sécurité.

La sortie des stands sera fermée et sera rouverte quelques secondes après chaque passage du peloton devant les stands. Pendant l'intervention du "Safety-Car", les voitures en course peuvent s'arrêter à leur stand. Elles peuvent rejoindre la course seulement lorsque le feu vert est allumé à la sortie des stands après le passage de la dernière voiture de la file suivant le "Safety-Car". Une voiture rejoignant la course rattrapera la file des voitures suivant le "Safety-Car" et se placera en dernière position.



En cas de dépassement sous Safety-Car ou drapeau jaune, l'équipage se verra Appliquer une **pénalité de 5000 points**.

D/ FIN D'INTERVENTION:

La fin de l'intervention du "Safety-Car" est de la responsabilité du Directeur d'épreuve. Lorsque le directeur d'épreuve rappellera la voiture de sécurité, elle éteindra tous ses gyrophares, ce sera le signal pour les pilotes qu'elle rentrera dans la voie des stands à la fin de ce tour.

A ce moment-là, la première voiture de la file derrière la voiture de sécurité pourra imposer l'allure et, si nécessaire, se situer à plus de 5 longueurs de voiture derrière elle. Lorsque la voiture de sécurité approchera de l'entrée des stands, les drapeaux jaunes et les panneaux SC aux postes de surveillance seront retirés et les drapeaux verts agités seront déployés pendant un tour au maximum.

Les dépassements sont formellement interdits jusqu'au moment où les voitures passent devant les drapeaux verts sur la ligne de chronométrage.

Les tours couverts pendant l'intervention du "Safety-Car" Seront décomptés si cela est possible en regard du nombre de tours minimum à parcourir.

ARTICLE14 - DRAPEAU ROUGE - DRAPEAU JAUNE - FULL YELLOW

A/ DRAPEAU ROUGE

13

Avant la fin du 2ème tour, et pour quelque raison que ce soit, si la course est interrompue, le drapeau rouge sera présenté agité aux concurrents.

Les véhicules reprennent place sur la grille de départ selon la grille d'origine.

A plus de 2 tours et à moins de 75 % du temps prévu à l'origine de la course, les véhicules rentrent aux stands et restent en file dans la « pit lane ». Elles sont sous régime de parc fermé.... Donc aucune intervention mécanique ou autre n'est possible.

Une fois le drapeau rouge levé, le drapeau est présenté aux concurrents, qui dans leur ordre de file procèdent à un nouveau départ sous safety car.

B/ DRAPEAU JAUNE

Un drapeau jaune est présenté agité uniquement sur les instructions du Directeur de Course. Le drapeau jaune indique un danger. Il peut être présenté aux concurrents de deux manières distinctes :

- Un seul drapeau agité : Danger sur le bord ou une partie de la piste : Réduire la vitesse, interdiction de doubler, se préparer à devoir changer de direction ;
- Deux drapeaux agités : Danger avec piste totalement ou partiellement obstruée, présence de commissaires travaillant sur ou proche de la piste : Réduire drastiquement la vitesse, interdiction de doubler, se préparer à devoir changer de direction ou à s'arrêter.

Les dépassements sont interdits entre le premier drapeau jaune et le drapeau vert déployé après l'incident.



C/ FULL YELLOW (ESSAIS)

La procédure dite "Full Course Yellow" ne s'applique que lors des sessions d'essais ou de qualifications.

Pour toutes raisons de sécurité (voiture arrêtée dans un endroit dangereux, intervention de véhicules de piste, intervention de commissaires sur la piste ou à proximité immédiate ou toute autre situation similaire), un message FY (Full Yellow) sera affiché, les drapeaux jaunes agités et des panneaux FY montrés à tous les postes de commissaires.

Toutes les voitures devront immédiatement ralentir jusqu'à 80 km/h (ou 60 km/h si besoin).

Tout dépassement, sauf pour raisons de sécurité acceptées en tant que telles par le Directeur de Course ou par les Commissaires Sportifs, sera interdit. Toutes les voitures en course devront se mettre en file et maintenir une vitesse constante. Tout dépassement de la vitesse imposée sera signalée aux Commissaires Sportifs et une pénalité pourra être infligée. L'entrée et la sortie de la voie des stands resteront ouvertes. Une fois le problème résolu, les drapeaux verts seront agités.

Si le problème persiste, c'est le drapeau rouge qui sera déployé.

ARTICLE 15 – ARRIVEE

Le drapeau à damier est présenté **à l'issue de l'épreuve, qu'elle soit de 2, 3 ou 4 heures**, et devant la première voiture qui franchit la ligne d'arrivée.

Toutes les voitures engagées dans l'épreuve, doivent rentrer au stand après avoir franchi le drapeau à damiers. Tout refus sera sanctionné d'un déclassement à l'exclusion du meeting, au choix du Commissaire Sportif.

ARTICLE 14 – CLASSEMENT - PODIUM

Tous les concurrents ayant pris le départ sont classés.

L'équipage vainqueur sera celui qui totalisera le moins de points de pénalités. En cas d'ex aequo, sera déclaré vainqueur l'équipage qui aura réalisé la plus petite pénalité sur un tour. Les tours ex aequo n'étant pas pris en compte.

Les classements de la course de 2 heures et de la course de 4 heures seront établis après l'arrivée.

Le podium et la distribution des coupes auront lieu durant la soirée de Gala.

Le **Trophée Classic & Racing** sera remis lors de la finale.

ARTICLE 16 – FORCE MAJEURE, ANNULATION D'UNE EPREUVE

En cas de force majeure, ou pour toute raison de sécurité, l'organisation se réserve le droit de procéder à tous les changements nécessaires durant une épreuve, ordonnés ou non par les autorités, et à annuler toute épreuve en cas de circonstances extraordinaires, sans remboursement des frais d'engagements.



ARTICLE 17 : RECAPITULATIF DES PENALISATIONS

Le départ pourra être refusé si :

- La voiture ne correspondant pas aux critères de l'épreuve.
- Voiture non conforme ou sécurité insuffisante.
- La composition de l'équipage non conforme au règlement particulier de l'épreuve.
- Les droits d'engagement n'ont pas été intégralement réglés.

Exclusion Mise Hors Course Immédiate :

- Pour tout concurrent pris avec des instruments de mesure horaire à bord du Véhicule ou sur lui-même, ou avec un moyen de communication à bord.
- Pour toute infraction À l'éthique sportive (dont taux d'alcoolémie non conforme aux normes en vigueur).
- Conduite dangereuse à l'intérieur du Circuit.

Pénalisations en points :

Les pénalités dues à des infractions sont reprises dans chaque article.
Les pénalités liées au du chronométrage sont reprise à l'Article 8 section B

15

ARTICLE 18 : RECLAMATIONS

Les 100 tours sont des épreuves de "gentlemen drivers". La convivialité et le respect de l'esprit sportif doivent prévaloir.

De ce fait aucune réclamation ne sera recevable, mais le collège pourra prendre des sanctions s'il le juge nécessaire.