

REGLES SPECIFIQUES ENDURANCE TOUT-TERRAIN

Ce règlement complète ou modifie le règlement standard des Circuits

DEFINITION

Une course d'endurance tout-terrain se déroule sur un circuit conforme aux règles techniques et de sécurité des circuits d'endurance tout-terrain, notamment du titre III (paragraphe IIID)

Une course se déroule sur une durée de 6 heures non-stop ou 24 heures.

Elle est réservée aux voitures à 2 ou 4 roues motrices telles que définies à l'article 4.1. **ou à des SSV.**

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. OFFICIELS

Le Directeur de Course devra être titulaire d'une licence de Directeur de Course circuit.

Ses adjoints au minimum 2 devront être titulaires d'une licence de Directeur de Course.

La réglementation des circuits s'applique aux courses d'endurance tout-terrain.

Il est recommandé que les Chefs de Poste soient titulaires d'une licence Chef de Poste Circuit.

1.3. VERIFICATIONS

1.3.8. LIMITATION DE CHANGEMENT DE PIÈCES

Il est interdit de changer le bloc moteur, le châssis ou la structure monocoque.

ARTICLE 2. ASSURANCES

Souscription des risques C, D obligatoire et risque E si les coéquipiers sont admis.

ARTICLE 3. CONCURENTS ET PILOTES

3.1. DEMANDE D'ENGAGEMENT - INSCRIPTION

La date de clôture des engagements est fixée au samedi de la semaine précédant le début de la compétition.

Le montant des droits d'engagements figurera au Règlement Particulier de chaque épreuve.

3.1.10. NOMBRE DE VOITURES

Il est limité à 15 voitures par kilomètre de circuit.

3.2. EQUIPAGES

Les équipages pourront compter 2, 3 ou 4 pilotes.

Les coéquipiers sont éventuellement autorisés (voir règlement particulier).

Des suppléants pourront être désignés pour remplacer les concurrents forfaits.

3.2.3. TEMPS DE CONDUITE

La durée maximale du temps de conduite (c'est-à-dire le temps passé entre l'heure de sortie des stands et l'heure d'entrée dans les stands) est, par pilote, de 2h30 consécutives dans une même course. Entre chaque relais, un pilote devra observer un temps minimum de repos de 30 minutes pour une endurance de 6 heures et 1 heure pour une endurance de 24 heures.

Le pilote devra s'arrêter à son stand pour effectuer le changement de pilote avant la fin de sa durée maximale de pilotage.

Si le même pilote reprend la course après un arrêt au stand, l'arrêt ne sera pas pris en compte dans le temps de conduite.

La gestion des temps de conduite est sous l'entière responsabilité du concurrent.

Le pilote dépassant son temps de conduite sera pénalisé.

La vérification des temps de conduite sera assurée conjointement par le responsable chronométrateur et par le responsable de la sortie des stands.

3.3. NUMEROS

Outre les numéros de la partie haute arrière de la carrosserie (gauche et droite), chaque voiture aura des numéros de toit, apposés sur une plaque de 24 cm de haut sur 35 cm de long placée dans l'axe de la voiture. Les numéros seront apposés des deux côtés de la plaque. La hauteur des chiffres sera de 23 cm et la largeur du trait de chaque chiffre de 4 cm.

Un numéro de pare-brise

- hauteur de chiffre : 12 cm.
- largeur du trait : 2 cm.
- espacement entre deux chiffres : 2 cm.
- position : situé dans l'angle supérieur du pare-brise (ou équivalent) coté opposé au poste de pilotage.
- couleur : blanc, orange fluo, jaune fluo.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES AUTORISEES

Sont autorisées :

- Les voitures des Groupes T1 et T2 tels que définis par le règlement technique Tout-Terrain FFSA.
- **Les SSV tels que définis dans les** articles 1a) et 1b) de la réglementation technique SSV FFSA.
- Les voitures T3 FIA conformes à l'article 286 de la réglementation technique FIA, en possession du passeport technique FIA.

Dans chaque groupe, les classes retenues pour établir les classements sont définies ci-dessous:

Groupe T2

Voitures Tout-Terrain de production de série

- classe 10 / 2500 cm³ (essence)
- classe 2Plus de 2500 cm³ (essence)
- classe D Voitures Diesel

Groupe T2 B

Voitures prototypes à châssis non tubulaires issus de la série (essence et diesel)

- classe 1 0 à 2500 cm³

- classe 2 2501 à 5000cm³
- classe 3 Plus de 5000 cm³ (hors championnat)

Groupe T2 B+

Voitures prototypes à châssis non tubulaires issus de la série (essence et diesel)

- classe 1 0 à 2500 cm³
- classe 2 2501 à 5000 cm³

Dans les groupes T2, T2B et T2B+, les voitures d'avant 1996 aux normes techniques d'époque sauf sécurité actuelle (essence et diesel) seront admises au Challenge 4X4 CLASSIC

Groupe T1A (essence et diesel)

Voitures prototypes à châssis tubulaires, essence et diesel 2 roues ou 4 roues motrices

- classe 1 0 à 2000 cm³
- classe 2 2001 à 3000 cm³
- classe 3 3001 à 3600 cm³
- classe 4 Plus de 3600 cm³ (essence) T1 FIA, T1RR **et T3 (FIA, SSV)**

Groupe T1B (essence et diesel)

Voitures prototypes deux roues motrices à châssis tubulaires, essence et diesel de cylindrée maximum 2000 cm³

- classe 1 jusqu'à 1600 cm³ 2 roues motrices
- classe 2 1601 à 2000 cm³ 2 roues motrices

Groupe SSV

SSV tels que définis dans les articles 1 a) et 1 b) de la réglementation technique SSV.

- **classe 2 Véhicule SSV de série à moteur atmosphérique : cylindrée de 0 à 880cm³**
- **classe 3 Véhicule SSV modifié à moteur atmosphérique: cylindrée de 0 à 880cm³**
- **classe 4 Véhicule SSV de série à moteur atmosphérique : Cylindrée de + de 880cm³ à 1050cm³**
- **classe 5 Véhicule SSV modifié à moteur atmosphérique: Cylindrée de + de 880cm³ à 1050cm³**
- **classe 6 Véhicule SSV de série avec moteur suralimenté: Cylindrée de 0 à 1000cm³ maxi**
- **classe 7 Véhicule SSV modifié avec moteur suralimenté: Cylindrée de 0 à 1000cm³ maxi**
- **classe 8 Véhicule SSV+ : Cylindrée de 0 à 1050cm³ maxi**

4.2. CARBURANT – PNEUMATIQUES - EQUIPEMENTS

4.2.2. PNEUMATIQUES

Voir articles 6.1 et 6.2 des Prescription Générales pour les Voitures Tout-terrain FFSA.

4.2.3 ASSISTANCE

4.2.3.1. Remorquage

Pendant la durée de la course, nul en dehors du pilote ou de l'équipage à bord ne pourra effectuer une réparation sur la voiture en panne, et ceci uniquement à l'aide du matériel transporté à bord de sa voiture.

Si un pilote se voit dans l'impossibilité de réparer sa voiture sur place, celle-ci sera obligatoirement remorquée jusqu'à son stand par un véhicule de l'organisation.

Le pilote doit rester à proximité de sa voiture tant qu'elle n'est pas prise en remorque.

4.2.3.2. Zone des stands

Pour accéder la zone des stands, il sera aménagé une piste à l'entrée matérialisée. La longueur à parcourir dans la zone des stands doit être identique pour tous les concurrents.

Il est interdit de faire marche arrière pour revenir sur la piste d'accès à la zone des stands.

Tout pilote s'arrêtant à son stand doit couper le moteur.

La circulation dans la zone des stands doit se faire à vitesse très réduite, 30 km/h maximum.

La circulation à contre sens dans les stands est interdite..

Les dépassements de voitures en mouvement dans la ligne des stands est interdit.

Des ralentisseurs pourront être aménagés.

La présence de carburant dans la zone des stands, durant la totalité de la compétition, est formellement interdite.

Dans chaque stand il est demandé aux concurrents

- de tenir à proximité immédiate et de manière visible un extincteur pour foyer A, B et C d'une capacité minimale de 6 kg ayant été vérifié depuis moins de 2 ans, en plus de celui prévu pour la zone de ravitaillement ;
- de disposer sous chaque voiture de course une bâche étanche (3 m x 5m minimum) et résistante aux hydrocarbures d'une surface au moins égale à celle de la voiture ;
- de prendre en charge l'enlèvement de leurs déchets au plus tard lorsqu'ils quittent leur stand.

La pénalité pour défaut d'extincteur et/ou bâche dans les stands est de 200€.

Le montant de la pénalité est conservé par l'organisateur.

Etat de la voiture, réparations

Les réparations, y compris les opérations d'entretien et de nettoyage, doivent être faites exclusivement dans la zone des stands. Toute infraction à cette règle sera pénalisée.

Après réparation suite à un accident, la voiture devra subir un contrôle technique avant de reprendre la course.

Les voitures dont l'éclairage ne fonctionnerait pas ou dont les numéros de course ne seraient pas lisibles ou perdant des éléments de carrosserie pouvant entraîner un danger seront arrêtées (drapeau noir/cercle orange accompagné du numéro) et immobilisées jusqu'à réparation.

Les voitures devront être impérativement équipées de 4 bavette (conformes à la réglementation 283 FFSA équipements de sécurité des voitures tout terrain article 18 BAVETTES) qui devront rester en place et garder leur efficacité pendant toute la durée de la course.

Les voitures dont une ou plusieurs bavettes ne seraient plus efficaces ou ne resteraient pas en place, seront arrêtées (drapeau noir/cercle orange accompagné du numéro) et immobilisées jusqu'à réparation.

Lors de la présentation du drapeau (noir/cercle orange) par la direction de course, le pilote devra rentrer à son stand au prochain passage.

Tout dépôt de matériel ou d'outillage fixe ou mobile dans la zone des stands en dehors de l'emplacement d'assistance réservé à chaque concurrent est interdit.

Pendant toute la durée de la course, les feux de brouillards devront rester allumés.

4.2.4. RAVITAILLEMENT

2 ravitaillements obligatoires dans les courses de 6 heures.

Le non-respect de ces deux arrêts entrainera une pénalité de 5 tours par arrêt ravitaillement manquant.

Possibilité de ravitailler sous Safety Car, toutefois cet arrêt ne sera pas comptabilisé en tant qu'arrêt obligatoire.

En cas d'arrêt de course, si un concurrent n'a pas effectué ses deux arrêts, cela sera considéré comme un fait de course et ne pourra faire l'objet d'aucune pénalité.

La valeur du temps minimum impartie aux opérations de ravitaillement est de 5 minutes (calculées entre la boucle d'entrée de la zone de ravitaillement et la boucle de sortie).

Un système de chronométrage indépendant du système principal sera mis en place pour contrôler le temps de passage dans la zone de ravitaillement.

Le non-respect de ce temps minimum impartie fera l'objet d'une pénalité prévue à l'article 8.4.

4.2.4.1. Zone de ravitaillement

Les organisateurs devront prévoir une zone de ravitaillement en dehors de la zone des stands.

Elle sera matériellement délimitée et interdite à toute personne hormis les officiels, les équipages et les personnes chargées du ravitaillement (voir article 4.3.2.2.3) munis de leur laissez-passer.

Lors du ravitaillement en carburant dans la zone, l'équipage devra obligatoirement être en dehors de la voiture, moteur arrêté.

Il est formellement interdit de changer la composition de l'équipage dans la zone.

Des commissaires en nombre suffisant seront chargés de contrôler l'application du règlement.

Aucune assistance n'est autorisée.

4.2.4.2. Aménagement de la zone de ravitaillement

La zone de ravitaillement devra être suffisamment dimensionnée pour permettre l'accueil de 10 voitures simultanément.

Elle devra comporter une voie de circulation centrale et deux aires de ravitaillement à droite et à gauche de celle-ci.

De chaque côté de ces aires, une zone délimitée par de la "rubalise" ou tout autre système sera réservée au stockage des fûts adaptés aux hydrocarbures.

1 extincteur (fourni par chaque concurrent) pour foyer A, B et C d'une capacité minimale de 6 kg ayant été vérifié depuis moins de 2 ans sera disposé dans chaque zone de ravitaillement en plus de celui prévu pour la zone des stands.

Un système de mise à la terre des voitures au ravitaillement est obligatoire.

4.2.4.3. Circulation dans la zone de ravitaillement

La vitesse dans la zone de ravitaillement sera limitée à 30 km/h.

Une boucle de chronométrage sera mise en place dans la voie d'entrée de la zone de ravitaillement et une autre dans celle de sortie.

Une zone dite "tampon" sera prévue entre la zone de ravitaillement et la voie de sortie pour permettre aux voitures pilote ou équipage à bord, d'attendre éventuellement leur heure idéale de sortie.

Toute voiture ayant terminé son ravitaillement devra quitter l'emplacement où elle l'a effectué, pour rejoindre la zone tampon et la sortie de la zone de ravitaillement.

4.2.4.4. Personnel

Les personnels admis dans la zone de ravitaillement sont limités à 2 personnes et un responsable maximum par voiture.

Tous les personnels des équipes présents dans la zone pendant une course doivent porter des vêtements non synthétiques recouvrant complètement bras et jambes, avec un col fermé.

Le port d'une cagoule ignifugée du type "chouette", de gants en cuir et de lunettes de protection est également obligatoire durant le ravitaillement.

Le responsable devra en permanence se tenir dans la zone réservée au stockage du carburant et ne pourra en aucun cas intervenir sur la voiture, sauf en cas de départ de feu.

4.2.4.5. Ravitaillement pendant la compétition

Un seul système est autorisé pour ravitailler en carburant pendant toute la durée de la course et tout autre moyen est strictement interdit.

Ravitaillement par pompe mécanique actionnée manuellement

La pompe devra être située au-dessus d'un fût adapté aux hydrocarbures (dûment identifié au numéro de course de la voiture) et le tuyau la reliant à la voiture devra être équipé d'un pistolet manuel sans système d'attache à la voiture ni verrouillage en position ouverte du pistolet.

Un des mécaniciens actionnera la pompe et l'autre maintiendra le pistolet dans l'orifice de remplissage.

ARTICLE 5. PUBLICITE

Selon règlement particulier.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. DESCRIPTION DU CIRCUIT D'ENDURANCE

Le tracé du circuit doit répondre aux règles techniques et de sécurité des Circuits Tout-terrain, notamment du titre III (paragraphe III D)

- Longueur : de 4 à 12 km.
- Largeur : au minimum 8 mètres sur 70 % du circuit (largeur minimale : 6 mètres).
- Ligne de départ : au minimum 10 mètres de large jusqu'au 1^{er} virage, une ligne droite de 100 mètres environ entre la ligne de départ et le 1er virage.
- Parcours dans la zone des stands : identique pour tous les concurrents.
- Sous réserve des articles sur la sécurité et les protections, la composition, le relief et le tracé sont libres. Le pourcentage de portions revêtues ne dépassera pas 20 % de la longueur du circuit.

6.2. DOUBLURE

Il peut être organisé en doublure d'une Endurance tout-terrain :

- une course réservée aux SSV,
- une épreuve de régularité.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE LA COMPETITION

7.1. BRIEFING

Il sera tenu par le Directeur de Course 30 minutes avant le début des essais, avec présence obligatoire de tous les pilotes (feuille d'émargement). Les pilotes absents au briefing seront pénalisés.

7.2. ESSAIS

7.2.1. ESSAIS

Les pilotes ne pourront participer aux essais qu'après avoir satisfaits aux vérifications administratives et techniques.

Les essais se dérouleront en deux séances obligatoires : 1 séance d'essais chronométrés et 1 séance d'essais qualificatifs.

7.2.1.1. Essais chronométrés

Une séance d'essais chronométrés d'une durée de 1 heure 30 maximum sera organisée au cours de laquelle tous les pilotes doivent avoir couvert un tour complet minimum.

Un classement établi par catégorie sur les meilleurs temps réalisés au cours de cette séance d'essais chronométrés déterminera l'ordre de départ de la séance d'essais qualificatifs.

Le changement de pilote devra s'effectuer exclusivement dans les stands.

7.2.1.2. Essais qualificatifs

Le pilote désigné pour cette séance s'élancera par catégorie en départ lancé de minute en minute, pour un tour chronométré, **dans l'ordre inverse du classement des essais chronométrés.**

Un classement établi sur le meilleur temps de la séance d'essais qualificatifs, déterminera la grille de départ de la course.

Au cas où un pilote, pour raison mécanique dûment constatée par le Commissaire Technique, ne pourrait y participer, le classement sera établi en tenant compte du temps réalisé aux essais chronométrés majoré de 30 secondes:

Au cas où aucun pilote d'une voiture n'a pu participer aux essais chronométrés et aux essais qualificatifs, le départ pourra se faire des stands, selon décision du collège après proposition du Directeur de Course.

7.3. DEPART

7.3.1. GRILLE DE DEPART

La grille de départ sera formée de la façon suivante : 2 voitures sur la première ligne, 2 voitures sur la suivante, 2 sur la troisième, etc. Un intervalle de 6 mètres séparera chaque ligne.

Le choix de la pôle position sera laissé au concurrent ayant réalisé le meilleur temps.

7.3.2. PROCEDURES DE DEPART

Le départ sera donné arrêté.

A l'heure du départ moins 30 minutes, la sortie des stands sera ouverte et les pilotes, y compris les suppléants, devront quitter les stands.

A l'heure du départ moins 15 minutes, la sortie des stands sera fermée. Dès la fermeture, un véhicule de Direction de Course partira pour vérifier qu'aucune voiture n'est arrêtée sur le circuit.

S'il reste des places vacantes, les suppléants se mettront en fond de grille (suivant le classement des essais).

7.3.2.1. Départ arrêté

Un véhicule rapide (véhicule pilote) équipé d'une rampe de feux jaunes clignotants, conduit par un pilote licencié FFSA ayant les qualités requises et accompagné d'un Directeur de Course, sera placée devant les voitures en grille.

Le départ sera précédé par la présentation des panneaux :

Moteur– Evacuation de la piste

Sur présentation d'un drapeau vert, les pilotes prendront le départ derrière le véhicule pilote pour effectuer un tour de formation. Les pilotes resteront dans l'ordre de la grille, à une distance régulière (maximum 10 mètres). Un Directeur de Course dans un véhicule serre-file veillera au respect de cette distance.

La voiture pilote rentrera aux stands après le tour de formation.

Un pilote dont la voiture tombe en panne pendant le tour de formation ou qui pour une raison quelconque ne peut respecter la distance des 10 mètres, devra impérativement se garer. Il pourra repartir derrière le véhicule serre-file ou sera dépanné par l'organisation (voir article 12 § 5).

Lorsque toutes les voitures sont immobilisées, un drapeau vert est présenté en fin de grille, le panneau 5s est présenté et le départ sera donné au drapeau tricolore agité.

Il est recommandé au V.I.R. d'effectuer le tour de formation et le premier tour de course.

(V.I.R. : Véhicule Intervention Rapide, son équipage est composé au minimum un pilote licencié FFSA ayant les qualités requises et d'un médecin licencié FFSA).

7.5. COURSE

7.5.9. ARRIVEE

Le drapeau de fin de course sera présenté au premier pilote ayant effectué le plus grand nombre de tours dès le temps réglementaire écoulé, puis à tous les autres pilotes se présentant derrière le premier.

Dans tous les cas, la course se terminera à l'heure initialement prévue au Règlement Particulier de l'épreuve.

Dès le passage du drapeau de fin de course sur le premier pilote, tous les pilotes devront avoir franchi la ligne d'arrivée dans un délai de 15 minutes pour 6 heures et 20 minutes pour plus de 6 heures.

Passé ce délai, les pilotes n'ayant pas rejoint le parc fermé seront exclus.

Pour être classé, le pilote devra avoir effectué 25 % du temps du premier du groupe dans lequel il est engagé et être en parc fermé dès la fin de la course dans le délai réglementaire de 15 minutes pour 6 heures et 20 minutes pour plus de 6 heures.

La sortie des stands ou l'accès au circuit restera ouverte pendant 10 minutes pour les durées de 6 heures et 15 minutes pour les durées de plus de 6 heures après la présentation du drapeau de fin de course.

Pour être classé, le pilote devra franchir la ligne d'arrivée par la seule énergie de son moteur.

7.5.10. INTERRUPTION DE LA COURSE

Si le Directeur de Course se voit contraint d'arrêter momentanément la course, les pilotes sont tenus de rejoindre immédiatement la zone de regroupement définie par la Direction de Course.

Cette zone sera considérée comme parc fermé. En conséquence, toute opération (entretien, réparations ou changement de pilote) sera interdite pendant la durée de l'arrêt, sauf notification de la Direction de Course.

Arrêt de la course et nouveau départ avant 2 tours

- Arrêt sur zone définie considérée comme parc fermé.
- Grille de départ identique à la grille d'origine.
- Dans tous les cas la course se terminera à l'heure initialement prévue au règlement particulier de la compétition.
- Nouveau départ : totalité des points.

Arrêt de la course entre 2 tours et 75 % de la durée réglementaire

- Arrêt sur zone définie considérée comme parc fermé.
 - Si nouveau départ :
 - Grille de départ établie suivant le classement au passage précédant l'arrêt de la course,
 - Dans tous les cas la course se terminera à l'heure initialement prévue au règlement particulier de l'épreuve.

- Si arrêt définitif : 50 % des points seront attribués.

Arrêt de la course après 75 % de la durée réglementaire

- Arrêt sur une zone définie considérée comme parc fermé.
- Course terminée.
- Classement établi au tour précédant l'arrêt de la course.
- Attribution de la totalité des points.

Modifications de circuit pour circonstances exceptionnelles

Pour des raisons de force majeure, le circuit pourra être modifié sans que les concurrents ne puissent déposer réclamation.

Un panneau DEVIATION sera présenté par le Directeur de Course.

Si le Directeur de Course le juge nécessaire, un véhicule de sécurité se positionnera devant le premier et prendra la conduite de la course.

Les pilotes devront se regrouper en convoi derrière ce véhicule.

Après un tour de reconnaissance du circuit modifié, le véhicule de sécurité s'écartera et la course sera relancée. Ce tour sera comptabilisé dans le classement.

Interventions safety-car sur le circuit

En cas de nécessité la procédure safety-car sera la suivante :

- Entrée en piste du véhicule de sécurité devant la première voiture se présentant.
- Conjointement, drapeau jaune et présentation du panneau SC à chaque poste de commissaires : interdiction de dépasser.
- Les pilotes devront se regrouper en convoi derrière le véhicule de sécurité.
- L'intervention terminée, le véhicule de sécurité s'écartera, un drapeau vert est présenté par la Direction de Course à la hauteur de la ligne de départ sur la première voiture. Le drapeau vert sera présenté à chaque poste de commissaires au fur et à mesure de la progression de la première voiture.

NB : Pendant l'intervention, l'accès aux stands et à la zone de ravitaillement reste ouvert.

7.5.11. SECURITE DES CONCURRENTS

Conduite et arrêt sur le parcours

En toutes circonstances, les pilotes devront strictement respecter la signalisation présentée par les commissaires.

Tout pilote qui se verrait obligé d'immobiliser sa voiture sur le circuit, devra aussitôt la ranger de telle façon qu'elle ne puisse constituer une gêne pour le déroulement de la course.

Si nécessaire, les commissaires devront aider le pilote à dégager la zone de circulation, au besoin en poussant la voiture. Le pilote ne sera pas pénalisé.

Lorsqu'une voiture est immobilisée sur le circuit dans une position telle qu'elle constitue une gêne, le Directeur de Course prendra toutes les mesures pour dégager la piste, sans que le concurrent ne puisse présenter de réclamation sur l'état de sa voiture.

Dans tous les cas d'arrêt sur le circuit, l'allumage des feux de détresse est obligatoire.

7.5.12. AIRE DE SIGNALISATION

Trois personnes (à l'exclusion des mineurs) au maximum par voiture en course, sont admises en bord de circuit et devront porter une chasuble ou être reconnaissables par un signe distinctif. Un emplacement

de signalisation sera situé dans un couloir devant les stands en bordure du circuit. Cet emplacement n'est prévu que pour permettre aux aides de donner aux pilotes les indications qu'ils jugent utiles sans toutefois utiliser des emblèmes ou drapeaux semblables à ceux utilisés par l'organisateur.

7.5.13. DRAPEAU BLEU

Compte tenu des différents groupes et classes admis dans les courses d'endurance, les commissaires présenteront le drapeau bleu agité au concurrent le moins rapide lui signifiant qu'il doit impérativement se laisser doubler.

Cette utilisation reste à l'appréciation du commissaire et n'est pas susceptible de réclamation.

ARTICLE 8. RECLAMATIONS, APPELS

8.4. PENALITES

- Pilote absent au briefing 110 €
- Non-respect du sens de la course Exclusion
- Fraude caractérisée Exclusion
- Incorrection vis-à-vis d'un officiel : Sanction FFSA
- Fausse déclaration Exclusion
- Dépassement temps de conduite moins 1 tour par minute
- Non-respect du temps de repos moins 1 tour par minute
- Non fonctionnement du démarreur moins 1 tour
- Non allumage des feux de signalisation moins 1 tour
- Non réparation de l'éclairage défectueux :
 - 1ère infraction Moins 1 tour
 - 2ème infraction Exclusion
- 1ère infraction à la règle de dépassement Drive Through
- 2ème infraction à la règle de dépassement Exclusion
- Non arrêt du moteur dans les stands Moins 1 tour
- Départ des stands hors des directives du commissaire de stand ou non arrêt sur ordre d'un commissaire pour retour sur circuit :
 - 1ère infraction Moins 1 tour
 - 2ème infraction Exclusion
- Non-respect des drapeaux
 - 1ère infraction Drive Through
 - 2ème infraction décision Collège des Commissaires Sportifs
- Conduite anti sportive
 - 1ère infraction Drive Through
 - 2ème infraction décision Collège des Commissaires Sportifs
- Tout usage irrégulier, non-respect des consignes de sécurité dans la zone des stands et de ravitaillement : accès, vitesse, circulation, arrêt, sortie, gêne, circulation à contre sens, dépassement voiture en mouvement (etc...)
 - 1ère infraction Drive Through
 - 2ème infraction Exclusion
- Conduite dangereuse (contact volontaire avec un autre véhicule, dépassement dangereux, manœuvre dangereuse) : Pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion.
- Non-respect du temps imparti au ravitaillement moins 1 tour par minute
- Non-respect des arrêts ravitaillement 5 tours / arrêt manquant
- Non-respect et/ou présence de toute autre personne non autorisée sur aire de signalisation :

- 1ère infraction Drive Through
- 2ème infraction Exclusion
- Non-respect de l'article 4.2.4 ravitaillement Exclusion
- Changement de bloc moteur, châssis ou structure monocoque Exclusion
- Vidange d'huile en dehors de récipients Exclusion
- Jerrycan de carburant à bord d'une voiture Exclusion
- Bavettes non-conformes Mise en conformité ou exclusion
- Non-respect des consignes concernant l'arrêt de la course Exclusion
- Voiture non conforme Départ refusé ou exclusion
- Infraction au régime de parc fermé Exclusion
- Départ anticipé Drive Through
- Dépassement du délai de 15 ou 20' en fin de course Exclusion
- Non-respect de son ordre et ou série aux essais qualificatifs
.....30''de pénalité sur le meilleur temps réalisé des essais qualificatifs
- Pas de temps aux essais qualificatifs
.....Temps réalisé aux essais chronométrés majoré de 30 secondes
- Non-respect de la procédure "safety car"
 - 1ère infraction Drive Through
 - 2ème infraction Exclusion
- Sortie de l'enceinte de l'épreuve Exclusion

Une pénalité de Drive Through notifiée à un concurrent au cours des trois derniers tours par la Direction de Course, sera transformée automatiquement en une pénalité de moins 1 tour dans le classement de la course.

NB : Drive Through : passage dans les stands sans arrêt sauf au contrôle de sortie de stands.

Si besoin, le Directeur de Course pourra remplacer un Drive Through par un Stop and Go d'une durée telle que le Drive Through soit une pénalité significative.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

Il sera établi selon le plus grand nombre de tours effectués pendant le temps imparti, rectifié par les pénalités encourues.

ARTICLE 10. PRIX-COUPES

Voir règlement particulier.