

REGLEMENT SPORTIF

ARTICLE 1 : ORGANISATION

Présentation

Historic Car Event (HCE) organise un événement social et non compétitif d'endurance de Régularité sur circuit, appelé les 100 tours, une formule dédiée aux amateurs et aux gentleman driver possesseurs de Véhicule Historique et youngtimer

Le « fair-play » est nécessaire en tout temps. Il ne s'agit pas d'une compétition ou d'un test de vitesse, les participants doivent conduire en facilitant à tout moment les manœuvres aux véhicules plus rapides, en évitant tout incident, et en surveillant les rétroviseurs si nécessaire pour faciliter les dépassements.

Toute conduite jugée antisportive ou dangereuse peut être motif de l'application des sanctions prévues par les organisateurs, qui seront imposées par le collège des commissaires.

Langue officielle : Seul le texte français approuvé par la FFSA fait foi.

Organisateurs

Officiels permanents :

- Président : Éric Faure
- Directrice Relation Concurrents : Karine Tuyeras
- Directeur Règlementation et Technique : Jeremy Da Rocha

- Vérifications administratives : Karine Tuyeras
- Relations Concurrents : Eric Faure, Karine Tuyeras, Jeremy Da Rocha
- Logistique: Karine Tuyeras, Jeremy Da Rocha
- Responsable Paddock : Jeremy Da Rocha

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

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.

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 : INSCRIPTIONS

Engagement

Le nombre maximum des engagements est fixé en fonction des circuits. Il est affiché dans le programme après chaque date.

Pour en savoir plus (infos utiles, timetable, liste engagés...) merci de lire cette page :

[Calendrier prévisionnel 2024 - Les 100 Tours](#)

Inscription aux épreuves : [Inscriptions 2024 - Les 100 Tours](#)

Vous avez la possibilité de vous inscrire via le formulaire papier, qui est disponible ici :

<https://historic-car-events.fr/wp-content/uploads/2024/01/formulaire-100-tours-charade-2024.pdf>

Celui-ci doit être dûment rempli et accompagné du règlement correspondant au siège de la société :

Historic car Event

61 Rue Damremont

75018 Paris

L'inscription donne droit à l'engagement d'une voiture, pour 1 pilote avec « pass catering »

Les formulaires d'inscription devront être adressés au plus tard 1 mois ouvré avant l'épreuve. Passé ce délai 200 euros seront ajoutés au montant de l'engagement

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.

Une photo de la voiture devra suivre votre engagement.

ARTICLE 3 : VOITURES ADMISES

Les voitures de sport classiques et de plus de 35 ans (31/12/1990) suivantes seront admises à participer:

3 catégories sont définies et font l'objet d'un classement particulier en plus du classement général.

- Tourisme
- Sport/GT
- Sport Prototype/Gr5

Les voitures qui ont entre 25 et 35 ans (du 31/12/1990 au 31/12/1999) pourront être acceptées seulement après validation de l'ensemble des membres du bureau.

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 transpondeur 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 :

- La régularisation des frais d'engagement à l'épreuve ou au Challenge
- 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 ; il faudra être muni d'un certificat médical attestant que le titulaire ne présente aucune contre-indication à la pratique de roulage automobile sur circuit.
- L'attestation d'assurance responsabilité civile délivrée par un assureur privé que vous pourrez souscrire sur le circuit.

Seront remis :

- Les « pass » pilotes
- Les bracelets permettant d'accéder aux Catering et à la soirée de Gala par pilote.

- Des stickers des sponsors et partenaires qui devront être collés sur le véhicule avant le contrôle technique, et qui devront suivre un plan de stickage.
- La feuille de contrôle technique qui devra être visée par un responsable après vérification.

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.

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

Le port d'un dispositif de retenue frontal de la tête (RFT/FHR) de type HANS est fortement recommandé.

Les harnais à bretelles d'épaules étroites (2"/52mm de large) rendent obligatoire le port d'un RFT/FHR avec casque adapté.

Caméras embarquées : Le montage de caméras embarquées est autorisé.

Le montage de caméra(s) embarquée(s) devra respecter les prescriptions d'installation présentées dans l'Article 4.15 du Règlement Technique.

L'Organisation se réserve le droit d'installer une ou plusieurs caméras embarquées à l'intérieur et ou à l'extérieur des voitures.

Les images recueillies pourront être utilisées par l'Organisation à des fins de promotion et diffusées sans accord préalable du concurrent et/ou pilotes sur les réseaux sociaux, sites internet ou tout autre moyen choisi par l'organisateur.

L'Organisation se réserve le droit de récupérer les images enregistrées par les caméras embarquées propres aux équipages et installées par leurs propres moyens à bord des voitures.

Les images recueillies pourront être utilisées par l'Organisation à des fins de promotion et diffusées sans accord préalable du concurrent et/ou pilotes sur les réseaux sociaux, sites internet ou tout autre moyen choisi par l'organisateur.

Les images recueillies par les caméras installées par l'Organisation ou par les équipages pourront être utilisées à des fins sportives, sur demande de la Direction de Course ou du Collège des Commissaires, pour l'étude de tout fait de 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 et qui devra être réservé et réglé par vos soins.

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

ARTICLE 5 : VERIFICATIONS TECHNIQUES

Voitures

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
- 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 et arrière (8 cm de diamètre souhaité).
- La présence des stickers de signalisation pour accéder aux coupe circuit et à l'extincteur.
- Le type de pneumatique est libre mais ils doivent être en bon état, ce qui sera contrôlé avec un « peigne » de niveau.
- Les pneus slick ne sont pas tolérés

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

Pilotes

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

- Une combinaison de pilote FIA.
- Des sous-vêtements ignifugés FIA.
- Des gants de pilote FIA.
- Une cagoule de pilote FIA.
- Des bottines de pilotes FIA
- Un casque homologué FIA encours de validité.
- Un Hans ou système équivalent recommandé si le véhicule est postérieur à 1977.
- 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/>).

Ravitaillements

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.

Le refueling dans les stands est interdit pendant l'épreuve mais également entre les sessions de roulage. Chaque Refueling devra être fait dans la zone prévue à cet effet

Le ravitaillement en carburant devra se faire moteur coupé, par 2 personnes maximum en combinaison de pilote, avec l'utilisation de bidons acier et d'une pompe manuelle, des gants, des lunettes de protection ainsi qu'une cagoule ignifugée et d'un extincteur 5kg à proximité.

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

ARTICLE 6 : EQUIPAGES

L'équipage peut être composé d'un ou plusieurs pilotes. Dans ce cas, ils seront désignés de « Pilote 1 » et « Pilote 2 » etc....

Seuls les équipages inscrits ayant satisfaits aux vérifications administratives et 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, entraînera l'exclusion de l'équipage

Les équipages sont composés de plusieurs 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/copilote.

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 se déroule avec un seul pilote à bord du véhicule.

Les changements de pilotes s'effectueront aux stands, 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.

500 Points de pénalités par infraction constatée

Le changement d'un membre de l'équipage ou l'adjonction d'un 2eme pilote sera autorisée 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 au cours duquel sera notamment indiquée la durée minimale du pit stop, du franchissement de la boucle d'entrée à celui de la boucle de sortie de la pitlane, le lieux de refueling.....

Toute absence au briefing pourra être sanctionnée par la Direction de Course et pourra entraîner le refus du départ de la course selon la décision du collège des Commissaires Sportifs.

Une feuille de votre présence au briefing devra être signé

ARTICLE 8 : ESSAIS / EPREUVE

Aucun comportement agressif ou dangereux ne sera toléré sur la piste.

Un pilote dont le comportement sera jugé dangereux par la Direction de Course 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.

Cependant, il n'y aura aucune recherche de responsabilité si la Direction de Course déclare l'incident comme fait de course.

Les concurrents dont la voiture a été endommagée par un pilote dont le comportement pourrait être jugé trop agressif, doivent obligatoirement se faire connaître à la direction de course dans les deux heures suivants la fin de la session en cause.

Aucune réclamation ne pourra être acceptée au terme de ces deux heures.

Pilotes et voitures doivent avoir satisfaits aux vérifications administratives et techniques pour participer aux séances de qualification et de course.

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.

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...) et qu'une demande au préalable aura été faite et validé par le commissaire technique après vérifications sièges et harnais du côté passager.

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 pourra ou pas donner une dérogation.

Le nouveau format des épreuves, permet de proposer aux équipages de déposer un nouveau temps avant chaque manche.

Le dépôt de ce nouveau temps, doit être fait une heure maximum avant le départ de l'épreuve concernée.

Courses

Les 100 tours sont une épreuve de régularité et d'endurance sur circuit qui se déroule sur une durée dite d'endurance, 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.

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 ou par un drapeau rouge avec obligation de rentrer aux stands.

Les tours effectués sous Safety-car ne sont pas pris en compte.

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

A la fin de chaque manche les points seront distribués ainsi en partant du 1^{er}

20 , 17 , 15 , 13 , 11 , 10 , 9 , 8 , 7 , 6 ,

Des points bonus seront distribués dans les cas suivants

+2 points si l'équipage dépose comme référence de temps leur temps le plus rapide en piste des qualifications.

En cas d'égalité en fin de saison, chaque résultat sera analysé et comparé, l'organisation et le directeur de course prendront alors la décision basée sur tous les éléments.

La vitesse dans les stands est limitée à 60 kilomètres par heure. Cette valeur sera annoncée et confirmée à chaque briefing

Tout dépassement de celle-ci entraînera une ou des pénalités à la fin de chaque manche de :

1ere infraction 40 points

2eme infractions 80 points

3eme infractions à la discrétion des commissaires sportif

Dans la mesure où un véhicule est en panne, une fois réparé, il devra présenter toutes les conditions de sécurité approuvées par les commissaires techniques et 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.

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 panneaux standards, conformes 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 durant le briefing).

Cette zone ne sera accessible, sans aucune exception, qu'aux équipes de panneau.

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, EXEPT LE PANNAUTAGE MANUEL. EN CAS D'INFRACTION : MISE HORS COURSE IMMEDIATE.

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.

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.

Aucune voiture ne pourra en dépasser une autre avant le passage de la ligne de chronométrage. Pénalité de 40 points à la fin de la manche à tout concurrent qui ne respecte pas ces consignes.

Le tour pénalisé faisant obligatoirement partie des tours comptés pour le classement final.

ARTICLE 11 : ARRET AUX STANDS

Pour les épreuves de 2 heures

Changement de pilote -Arrêt obligatoire :

Il devra se faire après la 50ème(50m:00s)et avant la 70ème(69m:59s)minute de course.

Si un pilote court seul l'intégralité de la course, il devra néanmoins respecter cet arrêt obligatoire.

➤ Toutes les voitures (un ou deux pilotes) devront respecter un temps d'arrêt minimum de 5minutes + le temps nécessaire pour parcourir la pitlane a la vitesse maximum autorisée.

Ce temps étant fonction de la longueur de la pitlane, il sera communiqué lors du briefing de chaque épreuve.

Il sera calculé par les chronométreurs entre la boucle de chronométrage signalée en entrée de pitlane et la boucle en sortie de pitlane.

Conditions de l'arrêt:

1.Arrêt de 5 minutes au stand + temps de parcours à la vitesse maximum autorisée entre les deux boucles.

2.Aucun arrêt autre qu'au stand ne sera autorisé sur la pitlane.

Ravitaillements :

Les ravitaillements sont autorisés.

Ces ravitaillements sont exclusivement effectués par un membre de chaque équipage, pourvu qu'il soit équipé d'une combinaison, d'une cagoule et de gants ignifugés.

Le ravitaillement ne peut être effectué que lors de l'arrêt obligatoire de 5 minutes. Il devra être effectué uniquement moteur éteint et seulement après que le pilote ait dégrafé son harnais.

Aucun changement de pilote n'est autorisé dans la zone de ravitaillement.

Aucune autre intervention sur la voiture n'est possible tant qu'un ravitaillement en essence est en cours.

Pour les épreuves de plus de 2 heures

Chaque pilote ne pourra dépasser un temps de conduite supérieur à 2h10 min

La procédure sera la même que pour les épreuves de 2 heures avec arrêt obligatoire et possibilité de refueling pendant la fenêtre imposée par l'organisateur

Pénalités

Arrêt hors fenêtre= 2 points

- Pas d'arrêt= 10 points
- Arrêt inférieur au minimum indiqué : 2 points par différence du temps constatée.

ARTICLE 12 : NEUTRALISATION – "SAFETY CAR"

Responsabilité

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

Identification

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

Procédure

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 appliqué une pénalité de 80 points.

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.

ARTICLE 13 : DRAPEAU ROUGE – DRAPEAU JAUNE - FULL YELLOW

Drapeau Rouge

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.

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

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 signalé 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 14 : ARRIVEE

Le drapeau à damier est présenté à l'issue de l'épreuve, 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 15 : 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.

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 correspond 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.

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 collègue pourra prendre des sanctions s'il le juge nécessaire.

ARTICLE 19 : NIVEAUX SONORES

Les véhicules des participants ne peuvent pas dépasser 92db (à 5000rpm). Cette valeur peut varier selon les circuits.

Le concurrent pourra être arrêté à n'importe quel moment et devra se mettre en conformité avec de pouvoir reprendre la piste

Dans le cas où la mise en conformité ne pourra être réalisée, l'organisation se dégage de toute responsabilité et l'engagement ne pourra être remboursé.