



**2024**

# REGLEMENT PARTICULIER

<i>ARTICLE 1 – ORGANISATION</i>	2
<i>ARTICLE 2 – ENGAGEMENTS</i>	2
<i>ARTICLE 3 – VOITURES ADMISES</i>	3
<i>ARTICLE 4 – TECHNIQUE</i>	3
<i>ARTICLE 5 – VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES</i>	4
<i>ARTICLE 6 – EQUIPAGE</i>	4
<i>ARTICLE 7 – BRIEFING</i>	5
<i>ARTICLE 8 – ESSAIS – COURSE</i>	5
<i>ARTICLE 9 – PARC FERMÉ</i>	5
<i>ARTICLE 10 – GRILLE DE DEPART</i>	6
<i>ARTICLE 11 – PROCEDURE DE DEPART</i>	6
<i>ARTICLE 13 – NEUTRALISATION – "SAFETY CAR" – DRAPEAU ROUGE</i>	7
<i>ARTICLE 14 – ARRIVEE</i>	8
<i>ARTICLE 15 – CLASSEMENT - PODIUM</i>	8
<i>ARTICLE 16 – FORCE MAJEURE, ANNULATION D'UNE EPREUVE</i>	8

PETER AUTO – 103, rue Lamarck – 75018 Paris – France – Tel +33 (0)1 42 59 73 40  
[www.peterauto.fr](http://www.peterauto.fr)

## ARTICLE 1 – ORGANISATION

Peter Auto organise en 2024 une série Internationale FIA de cinq épreuves, conformément aux prescriptions du Code Sportif International et en particulier de l'Annexe K pour les voitures de 1982 à 1990, et Annexes J de période pour les voitures de 1991 à 1993, ainsi qu'aux prescriptions des règlements sportifs de la FIA et de la FFSA.

Le présent règlement a été enregistré à la FFSA sous le permis d'organisation n° IS/9-2024 en date du 12/12/2023

Le nom de la série est GROUP C RACING

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

**L'Organisation tient à rappeler que le règlement originel du Group C tel que pensé par la FIA et l'Automobile Club de l'Ouest en période était basé sur une gestion impérative de la consommation de carburant, afin de donner des chances égales à tous les types de motorisations, atmosphériques ou turbocompressés. La réglementation technique et sportive du Group C Racing a donc été rédigée dans cet esprit.**

## OFFICIELS

### A. Officiels permanents :

Peter Auto désignera les officiels permanents de la Série qui officieront à chaque épreuve de celle-ci, à savoir :

- Collège des Commissaires Sportifs :		
o Président	TBC	TBC
o Membre	TBC	TBC
o Membre	TBC	TBC
- Directeur d'épreuve :	Patrick MORISSEAU	Lic 28737 ASA – 1201
- Directeur d'épreuve adjoint :	TBC	TBC
- Commissaire Technique Responsable:	Hervé CHAPALAIN	TBC
- Commissaires Techniques adjoints :	TBC	TBC
- Relation Concurrents :	TBC	TBC



### B. Officiels non-permanents :

Les officiels suivants seront proposés par l'ASN et choisis en accord avec Peter Auto simultanément à la demande d'organisation d'une épreuve :

- 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 Directeur de Course,
- Un Chargé des Relations avec les Concurrents

### C. Commissaires Techniques :

Le Commissaire Technique responsable aura la charge des vérifications techniques et aura tout pouvoir sur les Commissaires Techniques nationaux (sous réserve d'accord avec l'ASN concernée et l'organisateur). Le Commissaire Technique responsable peut vérifier la conformité d'une voiture ou d'un concurrent à tout moment d'une épreuve.

## ARTICLE 2 – ENGAGEMENTS

### ✧ Inscription à la saison (4 courses) :

- C1 & C3: 13 000€ si paiement comptant (ou 14 000€ si paiement différé)
- C2 : 12 000€ si paiement comptant (ou 12 800€ si paiement différé)

(Les inscriptions doivent parvenir à l'Organisation avant le 01/03/2024\*).

### ✧ Inscription à la course (Mugello Classic, Grand Prix de l'Age d'Or, Dix Mille Tours) :

- |  |   |  |
|--|---|--|
| o _____ Mugello Classic – 5/04 au 7/04               | } | C1 : 3 600€ par course soit 20,00€/min |
| o _____ Grand Prix de l'Age d'Or – 7/06 au 9/06      |   | C2 : 3300€ par course soit 18,33€/min  |
| o _____ Dix Mille Tours du Castellet – 30/08 au 1/09 |   |  |

### ✧ Inscription à la course Spa Classic :

- o C1 : 4200€ soit 23,33€/min
- o C2 : 3900€ soit 21,66€/min

(Les inscriptions doivent parvenir à l'Organisation au minimum un mois avant chaque épreuve\*).

✧ Pour être prises en compte, les inscriptions doivent :

- Etre accompagnées du montant des frais d'engagement.
- Etre accompagnées de la photocopie couleur de la totalité des pages du passeport technique Group C émis par l'Organisation ou du PTH FIA en cours de validité.

(Dans le cas d'une première participation à la série Groupe C Racing, le passeport technique ne sera validé qu'après inspection de la voiture par le Commissaire Technique responsable).

- Etre accompagnées des photocopies des licences des conducteurs.
- Etre réalisées depuis l'espace membre Peter Auto.

\* **Les dates limites d'engagement peuvent être prorogées. Les engagements se font uniquement sur invitation.**

**Les pilotes devront prouver qu'ils ont l'expérience nécessaire pour rouler au sein du plateau Group C. Tout nouvel entrant souhaitant s'inscrire à une ou plusieurs courses dans la saison devra justifier de son expérience en compétition.**

**Un pilote, ou un team, dont le comportement (dans les paddocks comme sur la piste) est contraire à l'esprit convivial et « Gentleman Driver » des courses historiques pourra se voir sanctionné ou exclu des meetings Peter Auto en cours d'année sur décision du Collège des Commissaires sportifs et de l'Organisation.**

### **ARTICLE 3 – VOITURES ADMISES**

Toutes les voitures de 1982 à 1990 devront être conformes à l'Annexe K 2024 de la FIA et munies un PTH FIA en cours de validité.

Les voitures de 1991 à 1993 devront être conformes aux Annexes J de périodes et munies d'un Passeport Technique émis par l'Organisation validé par le Commissaire Technique.

#### **A. Voitures éligibles :**

- ✧ Les voitures des catégories Groupe C, IMSA et GTP conformes aux spécifications des années 1982 à 1993.
- ✧ Les voitures participant à la série Group C sont réparties en classes distinctes :

#### **B. Classes :**

Les voitures seront réparties selon les règles suivantes :

- ✧ Classe 1a : Voitures des classes Groupe C C1, IMSA et GTP aux spécifications 1987-1990
- ✧ Classe 1b : Voitures des classes Groupe C C1, IMSA et GTP aux spécifications 1982-1986
- ✧ Classe 2a : Voitures des classes Groupe C C2, Junior, IMSA Light cars aux spécifications 1986-1990
- ✧ Classe 2b : Voitures des classes Groupe C C2, Junior, IMSA Lights cars aux spécifications 1982-1985
- ✧ Classe 3a : Voitures des classes Group C, IMSA et prototypes japonais aux spécifications 1991-1993
- ✧ Classe 3b : « Invitation spéciale » - Sur proposition de l'organisation. Voitures jugées d'intérêt historique.

Toutes les voitures, hormis celles de la classe 3b, sont susceptibles de marquer des points au classement de saison.

L'Organisation se réserve le droit d'appliquer n'importe quel facteur d'équilibre de performance qu'elle jugera utile pour la classe 3b et de définir le montant des frais d'inscription pour toute voiture admise à courir en classe 3b.

Les voitures concourant dans la classe 3b ne pourront marquer de points au classement de saison ou recevoir des récompenses.

Une voiture ne pouvant justifier de son éligibilité dans l'une des classes C1, C2 ou C3a ou ne s'étant pas soumise aux contrôles nécessaires demandés par le commissaire technique pourra être soit refusée, soit intégrée d'office en classe C3b jusqu'à ce que la preuve de son éligibilité soit apportée. Tout autre type de voiture pourra être admis à la seule discrétion de l'Organisation. Sont également éligibles les voitures dont les combinaisons châssis/moteurs diffèrent de celles de périodes.

**Les autos considérées et/ou identifiées comme répliques ou continuations pourront être acceptées à courir sur la seule décision de l'Organisation.**

**Seule l'Organisation sera à même de déterminer si une auto doit être considérée comme réplique ou continuation.**

**Les autos considérées et/ou identifiées comme répliques ou continuations seront automatiquement versées dans la classe « Invitation » ou se verront attribuer un handicap en temps selon le barème figurant sur l'annexe Handicaps.**

**Les continuations seront identifiées par un « C » apposé à la description de la voiture sur les documents officiels.**

#### **C. Changement de voiture lors d'un meeting : soumis à l'approbation des Commissaires Sportifs.**

Le changement de voiture (voiture de réserve) est autorisé sous réserve d'avoir effectué les vérifications techniques de cette voiture et que la demande soit formulée par écrit au Directeur de course qui transmettra au Collège des Commissaires Sportifs pour approbation. Si le changement est accepté, la voiture partira en fond de grille ou à une position déterminée par la Direction de Course

La demande doit être formulée au plus tard :

- deux heures avant le départ de la 1ère séance d'essais qualificatifs,
- deux heures avant le départ de la 2ème séance d'essais qualificatifs. (Les temps réalisés à la 1ere séance d'essais seront supprimés),
- deux heures avant le départ de la course (dans ce cas la voiture partira en fond de grille ou selon décision de la Direction de Course pour raisons de sécurité).

### **ARTICLE 4 – TECHNIQUE - Voir règlement technique spécifique au Group C Racing. (Annexe 1)**



Les voitures présentées aux vérifications techniques doivent être conformes **aux spécifications de période** pour ce modèle et conformes au Passeport Technique émis par l'Organisation pour les voitures de 1991 à 1993 ou PTH FIA pour les voitures de 1982 à 1990. Chaque concurrent devra remplir et émarger une déclaration de cylindrée et de poids.

Les voitures peuvent être contrôlées à tout moment de l'épreuve à l'initiative du Commissaire Technique Responsable et/ou sur décision du collège des Commissaires Sportifs. Si une voiture est déclarée non conforme au règlement technique ou au Passeport Technique, l'absence de gains de performance ne sera jamais considérée comme un élément valable de défense. L'équipement des pilotes devra être conforme aux prescriptions de l'Annexe L du Code Sportif International 2024.

## ARTICLE 5 – VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Présentation obligatoire des documents suivants :

- ✧ Licence Pilote : **Licence Internationale ITC - C – Minimum requis pour toutes les classes**
- ✧ Passeport Technique ou PTH FIA en cours de validité.
- ✧ Les stickers qui seront remis lors des vérifications administratives devront impérativement être collés sans découpage (sauf exception justifiée) sur les voitures.
- ✧ 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 hors livrée d'origine de la voiture 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 parebrises publicitaires sont interdits (sauf livrée de période).

Toute voiture ne respectant pas les règles sur la publicité pourra se voir 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(s) réservoir(s) de sécurité sont obligatoire selon l'Annexe J de période de la FIA.
  - ✧ Une attestation de validité du/des réservoirs de sécurité sera demandée lors de la 1<sup>ère</sup> participation.
  - ✧ La présence de 2 extincteurs de 6KG poudre à proximité de chaque voiture est obligatoire dans le paddock.
- En l'absence de ce dispositif, le concurrent ne sera pas admis aux essais qualificatifs.
- ✧ Le port d'un dispositif de retenue frontal de la tête (RFT/FHR) de type HANS est obligatoire.

### 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 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.

## ARTICLE 6 – EQUIPAGE

- ✧ **L'esprit des courses historiques doit être respecté à tout moment, il est donc obligatoire que le propriétaire de la voiture, s'il fait partie de l'équipage, pilote au minimum 50% de la durée de la course. Le propriétaire devra être déclaré à l'inscription de la voiture. L'Organisation sera seule à même de déterminer le propriétaire de la voiture en cas de litige.**
- ✧ L'équipage peut être composé d'un ou deux pilotes. Dans ce cas, ils seront désignés « Pilote 1 » et « Pilote 2 ».
- ✧ Un changement de pilote ou un arrêt au stand dans le cas d'un pilote courant seul, est obligatoire.
- ✧ Dans le cas d'un équipage composé de 2 pilotes, le souhait de participation de chaque pilote pour chacune des courses devra être déclaré sur la fiche pilote durant les vérifications administratives.
- ✧ En cas de changement d'équipage en cours d'épreuve, l'équipage sera tenu d'informer le collège au minimum 3 heures avant le départ de la première course. Dans le cas contraire, l'équipage pourra se voir pénaliser par le collège des commissaires sportifs.
- ✧ Les équipages ne respectant pas ces règles se verront pénaliser par le collège des commissaires sportifs.
- ✧ Si une voiture régulièrement qualifiée ne prend pas le départ de la course sans que l'équipage en ait informé au préalable le collège des commissaires sportifs au minimum deux heures avant le départ de la course, l'équipage ne pourra prétendre aux points de départ.
- ✧ L'Organisation classera les pilotes en catégorie Elite selon les conditions du tableau figurant sur l'annexe Handicaps. Les pilotes classés comme Elite en seront informés et les handicaps seront appliqués pour la course. **L'Organisation se réserve le droit d'ajouter ou retirer un pilote en catégorie Elite, ou de changer la pénalité en temps appliquée, sans justification et à tout moment du meeting.**
- ✧ Un handicap de temps sera ajouté au temps d'arrêt obligatoire aux stands pour toute voiture dont l'équipage comprend au moins 1 pilote considéré comme Elite, selon le barème figurant sur l'annexe Handicaps.





L'Organisation se réserve le droit de sélectionner une voiture afin de procéder à toutes les vérifications techniques qu'elle jugera nécessaire. Si les voitures sont autorisées à regagner leur box, elles seront considérées comme étant en parc fermé dans leur box, avec des obligations similaires à celles d'un parc fermé dans une zone définie.

Lors des qualifications, dans le cas d'un équipage de deux pilotes, et si en raison des conditions de piste ou d'un problème technique avéré et justifié sur la voiture, l'un des pilotes n'est pas en mesure de réaliser au minimum 3 tours lancés, la grille sera établie en prenant en compte le meilleur temps de l'autre pilote. Seul le collège des commissaires sportifs pourra décider si les conditions de piste ou le problème technique relevé nécessitent l'application de cette règle.

## ARTICLE 10 – GRILLE DE DEPART

- ◇ Elle est établie en fonction du meilleur temps réalisé, toutes séances d'essais qualificatifs confondus, dans le cas d'un équipage composé d'un seul pilote.
- ◇ Si un équipage déclare deux pilotes lors des vérifications administratives, 2 cas de figure se présentent :
  - Si chacun des 2 pilotes participent aux 2 courses (avec changement de pilote lors de l'arrêt aux stands obligatoire), la voiture sera placée sur la grille en fonction du temps moyen prenant en compte le meilleur temps au tour pour chacun des 2 pilotes (=moyenne des deux meilleurs temps de l'équipage).
  - Si chacun des 2 pilotes souhaitent participer respectivement à la totalité d'une course (pilote 1 à la course 1 et pilote 2 à la course 2 par exemple) **la voiture sera placée sur la grille en fonction du meilleur temps effectué par le pilote prenant le départ de la course.** Dans ce cas :
    - L'équipage devra obligatoirement déclarer aux vérifications administratives le pilote prenant le départ de la course 1, et le pilote prenant le départ de la course 2.
    - **Un pilote classé « Elite » ne pourra pas participer à l'entièreté d'une course seul.**

Si seulement l'un des deux pilotes participe aux séances de qualifications, la voiture sera positionnée en fond de grille.

Si plusieurs voitures se trouvent dans cette situation, la grille sera établie en prenant en compte le meilleur temps de chaque voiture, la plus rapide étant positionnée derrière la dernière voiture non pénalisée.

- ◇ 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 11 – PROCEDURE DE DEPART

- ◇ Le départ sera donné lancé 2x2 derrière la Safety Car.
- ◇ Les voitures quittent la pré-grille, effectuent un tour de reconnaissance et prennent place sur la grille de départ. **Il est interdit de faire plus d'un tour de reconnaissance en passant par la voie des stands, sauf autorisation de la Direction de Course.**

La procédure du compte à rebours s'effectuera comme suit :

- 12 minutes : ouverture de la sortie des stands dans 2 minutes. Signal sonore.
- 10 minutes : ouverture de la sortie des stands. Signal sonore.
- 7 minutes : fermeture de la sortie des stands dans 2 minutes. Signal sonore.
- Panneau 5 minutes + signal sonore avant le départ du tour de formation.
- Panneau 3 minutes + signal sonore avant le départ du tour de formation.
- Panneau 2 minutes + signal sonore avant le départ du tour de formation.
- 1 minute avant le départ du tour de formation : Evacuation de la grille.
- Panneau "30 secondes" + signal sonore avant le départ du tour de formation.

➤ Drapeau vert :

Départ du tour de formation derrière la voiture pilote ; les voitures doivent conserver leur place dans les deux files et rester en file indienne les unes derrière les autres sur les deux files constituées.

A l'extinction de la rampe lumineuse du pace car, interdiction de zigzaguer, mise sur deux files en rangs serrés.

- 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 – 60 secondes par position gagnée seront rajoutées au temps de course.

## ARTICLE 12 – ARRETS AUX STANDS

### 12.1 Vitesse dans la pitlane

La vitesse est limitée sur la voie des stands. Elle sera annoncée lors du Briefing.

➤ Pénalités

a) Essais privés :

- 1<sup>ère</sup> infraction : Arrêt de 30 secondes dans la zone de stop and go, moteur en marche
- 2<sup>ème</sup> infraction : Arrêt de deux minutes dans la zone de stop and go, moteur arrêté

- 3<sup>ème</sup> infraction : A la discrétion des commissaires sportifs (exclusion possible)
- b) Essais qualificatifs :
  - 1<sup>ère</sup> infraction : Annulation du meilleur temps de la séance concernée.
  - 2<sup>ème</sup> infraction : Annulation de tous les temps de la séance concernée.
  - 3<sup>ème</sup> infraction : A la discrétion des commissaires sportifs (exclusion possible)
- c) Course :
  - Dépassement  $\leq$  10km/h : temps équivalent à un drive through
  - Dépassement  $>$ 10 km/h et  $\leq$  15km/h : 1min de pénalité
  - Dépassement  $>$ 15 km/h : 1min30s de pénalité

d) **12.2 Ravitaillements** : ils sont interdits durant la course. Pénalité : Pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

Le Directeur de Course peut autoriser exceptionnellement, et sous conditions, une dérogation à cette règle.

**12.3 Changement de pilote- Arrêt obligatoire** : Il devra se faire entre 17 minutes et 30 secondes (17m:30s) et 27 minutes et 30 secondes (27m:30s) de course.

Le temps total du pit stop indiqué dans le briefing est obligatoire. Il est calculé de la manière suivante :

Temps nécessaire pour parcourir la pitlane à l'allure maximale autorisée + 2 minutes d'arrêt statique au stand + temps nécessaire à la décélération et à l'accélération + handicaps de performance le cas échéant.

Conditions de l'arrêt:

- arrêt de 2 minutes au stand + temps de parcours à la vitesse maximum autorisée entre les deux boucles.
- aucun arrêt autre qu'au stand ne sera autorisé sur la pitlane.

Pénalités :

- arrêt hors fenêtre = + 2 minutes ajoutées au temps de course.
- pas d'arrêt = + 8 minutes ajoutées au temps de course.
- Arrêt inférieur au minimum indiqué : 3 fois la différence constatée.

## ARTICLE 13 – NEUTRALISATION – "SAFETY CAR" – DRAPEAU ROUGE

### 13.1 - Responsabilité :

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

### 13.2 - Identification du "Safety-Car":

a/ Un "Safety-Car" est utilisé sur le circuit ;

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

### 13.3 - Procédure :

13.3.1 - Sur ordre du Directeur de Course, 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 ;

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

13.3.3 - Le "Safety-Car", gyrophares jaunes allumés, pénétrera aussitôt sur la piste de préférence devant la voiture en tête de la course.

13.3.4 - Toutes les voitures en course doivent se mettre en file derrière la voiture de sécurité à une distance comprise entre 5 et 10 longueurs de la voiture la précédent. Toute voiture se maintenant à plus de 10 longueurs de la voiture la précédent recevra une pénalité de 1 minute. Il est absolument interdit de dépasser sur la piste, à moins qu'une voiture n'y soit invitée par la voiture de sécurité.

13.3.5 - La sortie des stands sera fermée et sera rouverte quelques secondes après chaque passage du peloton devant les stands.

### 13.4 - Arrêts aux stands :

13.4.1 - 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";

13.4.2 - Une voiture rejoignant la course rattrapera la file des voitures suivant le "Safety-Car" et se placera en dernière position.

### 13.5 - Fin d'intervention :

13.5.1 - La fin de l'intervention du "Safety-Car" est de la responsabilité du Directeur de Course.

13.5.2 - Lorsque le directeur de course 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.

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

13.5.4 - Chaque tour couvert pendant l'intervention du "Safety-Car" est compté pour la course.

Les dépassements sont interdits sous Safety-Car :

✧ Pénalités :

- Essais : Recul de 4 places sur la grille

- Course : Pénalité équivalent en temps d'un drive-through selon la longueur de la pitlane, sauf avis contraire des Commissaires sportifs.

### **13.6 – Drapeau rouge - Arrêt de la course et nouveau départ :**

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 75 %, les véhicules s'arrêtent en amont de la ligne de départ à l'emplacement indiqué par les Commissaires de Piste puis reprennent place sur la grille de départ selon la grille établie d'après le classement au tour précédant l'arrêt.

Dans les deux cas, les interventions sur les voitures ne sont autorisées qu'à la présentation du panneau "Stop Moteur" et la procédure reprend à la présentation du panneau "Moteur".

### **13.7 – 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 obstrue totalement ou partiellement la piste, 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.

✧ Pénalités :

- Essais : Recul de 4 places sur la grille
- Course : Pénalité équivalent en temps d'un drive-through selon la longueur de la pitlane, sauf avis contraire des Commissaires sportifs.

### **13.8 – Neutralisation de session d'essais ou de qualifications – Procédure Full Course Yellow**

Uniquement 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 FCY (Full Course Yellow) sera affiché, les drapeaux jaunes agités et des panneaux FCY 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, la voiture de sécurité pourra être déployée.

### **ARTICLE 14 – ARRIVEE**

Le drapeau à damier est présenté à la voiture en tête de la course à l'issue de la 45<sup>ème</sup> minute de course

### **ARTICLE 15 – CLASSEMENT - PODIUM**

Il sera établi un podium à la fin de chaque course pour les 1<sup>ère</sup>, 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> places des classes C1, C2 et C3. Un prix spécifique récompensera également les vainqueurs des classes C1b et C2b. Les récompenses seront fonction du nombre d'engagés en course pour chaque classe.

Pour être classée, la voiture doit avoir parcouru 75% de la distance franchie par le vainqueur.

**2 courses indépendantes** : la grille de départ de chaque course est établie en fonction de l'ensemble des temps de qualification. Il n'y a pas d'autre relation entre chaque course (le classement de la première course n'influe pas sur la grille de départ de la seconde).

L'ordre dans lequel les pilotes souhaitent participer aux courses doit être communiqué à la Direction de course trois heures avant le départ de la première course.

Une remise des prix finale récompensant les vainqueurs de chaque classe sera organisée à la fin de la saison.

### **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 engagements.



# ANNEXE 1

## Règlementation technique Groupe C 2024

Nous vous rappelons que nous tenons à ce que les voitures roulent dans des spécifications de période. Les préconisations de l'Annexe K 2024 et les spécifications issues de l'Annexe J de période primeront toujours sur une conformité au PTH.

Le respect de l'origine et la conformité sont les fondements de l'esprit de nos courses.

Des contrôles fréquents (poids, cylindrées, garde au sol...) seront effectués tout au long de l'année, afin d'offrir à tous les concurrents une équité sportive optimale. Un système de pénalités permettra aux pilotes non-conformes (sauf éléments de sécurité) de participer à la course sans perturber les résultats sportifs des autres voitures.

Chaque pénalité appliquée, entrainera un délai de mise en conformité pour les courses à venir.

En cas de non-respect des remarques précédemment faites par les Commissaires Techniques, les pénalités seront renforcées et pourront aller jusqu'à la disqualification.

### Eligibilité

La série Groupe C Racing est une série sur Invitation et les engagements sont à la seule discrétion de l'Organisation.

L'Organisation se réserve le droit d'accepter ou de décliner tout engagement ainsi que de déterminer sa classe pour chaque voiture, sans en préciser le(s) motif(s).

La série est ouverte à toutes les Groupe C et IMSA GTP courant aux spécifications de 1982-1993.

Toutes les voitures devront être conformes à l'Annexe K 2024 de la FIA et munies d'un Passeport Technique visé par le Commissaire Technique et validé par l'Organisation ou PTH FIA en cours de validité.

### A/ Voitures éligibles :

✧ Les voitures des catégories Groupe C, IMSA et GTP conformes aux spécifications des années 1982 à 1993.

✧ Les voitures participant à la série Group C sont réparties en classes distinctes :

### B/ Classes :

Les voitures seront réparties selon les règles suivantes :

✧ Classe 1a : Voitures des classes Groupe C C1, IMSA et GTP aux spécifications 1987-1990

✧ Classe 1b : Voitures des classes Groupe C C1, IMSA et GTP aux spécifications 1982-1986

✧ Classe 2a : Voitures des classes Groupe C C2, Junior, IMSA Light cars aux spécifications 1986-1990

✧ Classe 2b : Voitures des classes Groupe C C2, Junior, IMSA Lights cars aux spécifications 1982-1985

✧ Classe 3a : Voitures des classes Group C, IMSA et prototypes japonais aux spécifications 1991-1993

✧ Classe 3b : « Invitation spéciale » - Sur proposition de l'organisation. Voitures jugées d'intérêt historique

L'organisation se réserve le droit d'appliquer tous facteurs d'équilibre de performance qu'elle jugera utile pour l'homogénéisation du plateau. Les voitures courant dans la catégorie C3b « Invitation spéciale » ne pourront prétendre à marquer des points au classement.

La décision d'éligibilité d'une voiture à concourir et la classe qui lui sera attribuée sont à la seule discrétion de l'Organisation.

Toutes les voitures doivent avoir un passeport technique émis par l'Organisation ou PTH FIA pour la saison. Les frais d'émission des passeports techniques seront définis par l'Organisation.

Pour être éligible, une voiture doit être présentée dans la même spécification telle que celle indiquée dans le Passeport Technique ou PTH FIA. Cela comprend la configuration aérodynamique et le groupe motopulseur. Des modifications de la configuration d'origine peuvent être autorisées par l'Organisation. Le demandeur devra motiver sa demande (fiabilité, sécurité, manque de disponibilité de pièces...).

La demande de Passeport Technique devra inclure tous les détails liés à l'historique de la voiture en compétition et à sa configuration, et illustré par des photographies.

Les voitures ne pouvant justifier d'un historique en compétition pourront être acceptées si elles respectent les spécifications techniques, les configurations aérodynamiques et les livrées correspondantes aux périodes de référence. Dans le cas contraire, les inscriptions seront refusées ou les voitures intégrées à la classe C3b.

Dans le cas d'un nombre de demandes supérieur au nombre d'engagés autorisés, priorité sera donnée dans l'ordre suivant:

C1 et C2 avec historique prouvé,

C1 et C2 sans historique prouvé,

C3.

L'Organisation se réserve le droit de refuser l'engagement d'une voiture dont elle jugerait le niveau de préparation insuffisant.

Les voitures doivent être présentées en bon état cosmétique, peintes dans les livrées conformes au Passeport Technique ou PTH FIA. Tout dommage de carrosserie doit être réparé avec un haut niveau de qualité.

## ARTICLE 4 – TECHNIQUE

### 4.1 Roues - Pneumatiques

Seuls les pneumatiques Avon pourront être utilisés. Les spécifications techniques des pneumatiques seront validées entre Avon et l'Organisation pour la saison. Pour toutes les voitures, seules des pneumatiques type slick avec gommes d'indice A24 seront autorisées. En cas de pluie, seules des pneus pluie sculptés avec gommes d'indice W534 seront autorisées.

Des exceptions seront accordées dans le cas où Avon ne serait pas en mesure de fournir des tailles de pneumatiques spécifiques. Les concurrents devront en informer l'Organisation avant chaque évènement.

Avon est le fournisseur exclusif approuvé par l'Organisation pour la fourniture des pneumatiques.

Avon : +44 (0) 1225 357 694

[DLacey@coopertire.com](mailto:DLacey@coopertire.com)

Le nombre de pneumatiques neufs est limité à deux trains de slicks par voiture et par évènement. Les trains de pneus usagés sont autorisés sans limitation. Tout train de pneumatiques usagés devra être identifié et son état vérifié par les contrôleurs techniques avant les qualifications.

Les concurrents auront l'obligation de remplir la fiche de marquage des pneumatiques utilisés durant l'épreuve, et de remettre cette fiche au Commissaire Technique avant le début des essais qualificatifs. Tout manquement à ces dispositions pourra entraîner l'application de pénalités sur décision du Collège des Commissaires Sportifs.

Les couvertures chauffantes et autres matériels de maintien en température des pneumatiques sont autorisés uniquement à proximité immédiate des boxes. Leur présence est interdite sur la piste.

Les diamètres de roues sont libres mais doivent faire l'objet d'un accord préalable de l'Organisation.

Un seul capteur de G et un seul capteur de vitesse monté sur une roue avant non motrice sont autorisés.

### 4.2 Moteurs et cylindrées

Toutes les voitures participantes doivent être équipées de moteurs du même type et de la même cylindrée que ceux utilisés en période. Il est permis d'utiliser les évolutions moteurs disponibles à l'époque, et d'utiliser des composants de la même famille de moteurs. Les pièces modernes disponibles dans le commerce telles que pistons, bielles, soupapes, etc...nécessaires à la maintenance des moteurs sont autorisées, mais ces pièces doivent être du même type que les pièces utilisées en période.

Toute voiture préparée dans une **configuration postérieure** à la limite de chaque classe d'âge du présent règlement sera reclassée dans la catégorie supérieure, versée dans la catégorie C3b (Invitation spéciale) ou exclue du classement si cela n'est pas possible.

Toute voiture de la catégorie C2 équipée de moteur de type Cosworth DFV ne peut être équipée qu'avec des moteurs de cylindrées équivalentes à celles utilisées en période. Les seules cylindrées admises par l'organisation sont celles de 3L, 3.3L, 3.5L ou 3.9L.

Le régime maximal moteur sera limité comme suit :

- Moteurs 3L 10 600 tr/min max
- Moteurs 3.3L 10 200 tr/min max
- Moteurs 3.5L 9 500 tr/min max
- Moteurs 3.9L 8 200 tr/min max

Pour tout moteur Cosworth et toute cylindrée, l'alésage maximal ne devra pas dépasser 90 millimètres.

A tout moment, l'Organisation pourra demander copie des acquisitions de données afin de vérifier le respect des régimes maximums. En cas d'observation de dépassement de régime multiples ou en l'absence de données, des pénalités pourront être appliquées pour la voiture concernée.

Les brides d'admission d'air peuvent être retirées.

Pour les voitures ayant eues leurs configurations moteur changées pour un autre type de moteur également utilisé en période, elles ne seront autorisées à courir qu'après vérifications par le commissaire technique avec délivrance d'un passeport technique et approbation par l'Organisation. Dans le cas où ces voitures détiennent un PTH antérieur à ces modifications, il leur est précisé que le PTH devra être modifié pour 2024 en fonction de la nouvelle configuration.

Les mises à jour des systèmes électroniques de gestion moteur vers des versions modernes sont autorisées (ex. Life, Motec ou équivalent).

### 4.3 Turbos et Suralimentation.

Toutes les voitures concernées doivent être équipées d'un système de suralimentation conforme aux spécifications de période du modèle présenté, (collecteur d'échappement, turbo et soupape de décharge). Lorsque des pièces spécifiques ne sont plus disponibles ou afin d'améliorer la fiabilité, des alternatives modernes pourront être utilisées en respectant l'apparence du montage d'origine.

### 4.4 Boîtes de vitesse

Toutes les voitures doivent être équipées d'une boîte de vitesse conforme et identique aux spécifications de période pour le modèle présenté.

## 4.5 Carburant, réservoirs et ravitaillements

### 4-5-1 Carburant et réservoirs

Le fournisseur de carburant est Sodifuel Racing, fournisseur du carburant Sunoco.

Sodifuel sera présent et assurera l'assistance pneumatique ainsi que la distribution de carburant sur chaque événement.

➤ Sodifuel: +33 4 73 83 96 26 – [info@sodifuel.com](mailto:info@sodifuel.com)

Le carburant est limité aux produits commercialement disponibles. Les mélanges spéciaux ou les boosters d'octane à base de toluène ne peuvent être utilisés.

A des fins de tests, le commissaire technique pourra exiger un échantillon de carburant à tout moment. Le refus de fournir un échantillon de carburant pourra entraîner des pénalités pour la voiture concernée.

La capacité du système de carburant incluant les tuyaux de carburant / les collecteurs et autres boîtes de réserves ne peut être supérieure à 100L pour les voitures inscrites en catégories C1 et C3 et supérieure à 90L pour celles inscrites en catégories C2.

Les réservoirs de carburant ne peuvent avoir plus de 5 ans. En cas de dépassement de la date limite des 5 ans, leur remplacement ou leur contrôle avec certification est obligatoire. Les certificats peuvent être demandés à tout moment par le commissaire technique.

Des contrôles de capacité des réservoirs pourront être réalisés sur demande des commissaires techniques à tout moment.

En cas de tonneau, une soupape de 200 mbar de type FIA doit être montée et connectée au réservoir.

Un coupleur étanche de carburant pour la vidange doit être installé sur le système de carburant. Les concurrents doivent pouvoir démontrer que le réservoir est vide, et qu'il peut être rempli sur demande pour en contrôler la capacité.

Tous les composants du système de carburant situés dans le cockpit, telles que les pompes à essence, doivent être recouvert par un siège passager, ou un couvercle en aluminium.

### 4-5-2 Ravitaillements (interdits pendant la course)

Tout ravitaillement en carburant doit se faire moteur éteint, sans présence du pilote à bord. Aucune autre intervention sur la voiture n'est possible tant qu'un ravitaillement en essence est en cours.

A chaque ravitaillement en carburant, la présence d'un « pompier » (ou mécanicien) équipé d'un extincteur approprié à portée de main est obligatoire. Pour les caractéristiques de l'extincteur, se référer à l'Article 4.

L'équipement de ravitaillement doit être homologué FIA; l'utilisation de bidons de dégazage avec leurs raccords de connexion est obligatoire. Les bidons de dégazage sans bouchons sont interdits.

Tout le matériel de ravitaillement doit être contrôlé sur le circuit pour s'assurer de son bon fonctionnement avant d'être utilisé en course.

Le commissaire technique peut procéder à une vérification technique du matériel de ravitaillement à tout moment.

Si celui-ci considère que l'équipement de ravitaillement ne satisfait pas à la norme, l'équipement ne pourra être utilisé.

Des manquements à ces règles pourront entraîner des pénalités pour la voiture concernée.

## 4.6 Eclairage et équipement électrique

Toutes les voitures doivent être équipées d'un système d'éclairage en état de marche.

Les voitures des catégories C1 et C3 doivent prendre le départ de chaque course avec leurs phares allumés durant toute la course.

Les voitures de la catégorie C2 doivent allumer leurs phares en cas de faible visibilité ou de manque de luminosité.

Des feux stops doivent être montés et en ordre de marche.

**La présence d'un feu de type pluie FIA est obligatoire pour toutes les catégories.**

## 4.7 Poids

Le poids de chaque voiture sera validé par l'Organisation avec comme base de référence la spécification d'origine.

Le poids sera mesuré sans pilote ni carburant, mais avec les pleins d'huile et d'eau.

A tout moment de l'épreuve, le poids du véhicule ne devra pas être inférieur au poids minimum défini ci-après.

Catégorie C1	Poids minimum 900Kg
Catégorie C1 équipée d'un moteur atmosphérique 3.5L	Poids minimum 750Kg
Catégorie C2	Poids minimum 750Kg
Catégorie C3	Poids minimum 750Kg

Certaines voitures pourront bénéficier d'une dérogation après validation par l'Organisation.

## 4.8 Freins

Les voitures doivent présenter des freins (**disques et étriers**) utilisés **en période** sur le modèle.

Le concurrent doit apporter la preuve de l'utilisation en période sur le modèle. Document annexé à son Passeport Technique.

## 4.9 Garde au sol

La garde au sol, mesurée à tout moment, ne devra jamais être inférieure à 40mm avec réservoirs pleins et pilote à bord.

Cette mesure devra être respectée en tous points de la voiture. (Spoiler avant, fond plat, échappement et silencieux compris).

Les ressorts progressifs sont acceptés si montés en période.

Les ressorts antagonistes ou compensateurs (helpers) doivent être entièrement comprimés lorsque la voiture est à l'arrêt.

Le choix des amortisseurs est libre, mais tous les efforts doivent être faits pour veiller à ce que ceux qui sont montés sur la voiture ressemblent le plus possible aux modèles montés en période.

#### **4.10 Carrosserie et aérodynamique**

La configuration aérodynamique de la voiture doit être celle de l'année de spécification choisie et approuvée par le commissaire technique.

Toute « moustaches » additionnelles, équerres latérales, etc. doivent être conformes aux éléments disponibles en période.

La largeur maximale autorisée est de 2000 mm.

La longueur maximale autorisée est de 4800 mm.

La hauteur maximale de l'aileron arrière ne doit pas être supérieure au point le plus haut du toit de la voiture.

#### **4.11 Equipement radio**

Un système de communication radio entre le pilote et le stand est autorisé.

#### **4.12 Transpondeur**

Chaque voiture inscrite à la saison devra être équipée d'un transpondeur de type AMB.

#### **4.13 Sécurité**

Pour se conformer aux règlements techniques standard et aux règlements de la FIA, les normes de sécurité suivantes doivent être respectées :

**4-13-1** Le port d'un système de retenue de la tête approuvé par la FIA est obligatoire.

**4-13-2** Les casques intégraux doivent de préférence être portés avec la visière abaissée. Les casques ouverts sont fortement déconseillés. Le poids du casque doit pouvoir être contrôlé à tout moment et ne pas dépasser 1800 grammes. Toutes autres protections contre le feu et autres équipements doivent être aux normes FIA actuelles.

**4-13-3** Les systèmes d'extincteurs opérationnels pour voitures fermées et respectant la norme FIA (type AAAF, Zero 2000 ou Zero 360) sont autorisés. Ces systèmes ne doivent pas être connectés au système d'origine de la voiture. Le kit doit être monté en respectant les prescriptions de montage et en utilisant les tuyaux et gicleurs fournis. Le non-respect de ce montage annulera l'homologation du système.

**4-13-4** Les harnais de sécurité doivent être conformes à la norme FIA actuelle, ne pas avoir plus de 5 ans ni avoir subi de fortes contraintes (lors d'un accident par exemple).

**4-13-5** Il est de la responsabilité de chacun de vérifier tous les éléments de sécurité de la voiture et du pilote. Des contrôles pourront être effectués à tout moment.

#### **4.14 Test de criques et radiographie des composants**

Les équipes et concurrents doivent être conscients de la défaillance possible d'un composant dû à l'âge ou à l'usure. Il est de la responsabilité de chacun de maintenir les voitures dans le meilleur état possible par des contrôles minutieux et réguliers de la voiture.

Les concurrents doivent pouvoir fournir à tout moment les documents et preuves justifiant de la maintenance minutieuse de la voiture.

L'Organisation n'est pas responsable du contrôle des tests de criques et de radiographie des composants. Aucune responsabilité ne pourra lui être tenue à cet égard.

Les éléments suivants doivent être contrôlés pour vérifier leur intégrité structurelle et la présence de corrosion :

- Tubes de triangles de suspension,
- Eléments de suspension en alliage léger,
- Colonnes de direction,
- Porte-moyeux mécano-soudés,
- Pédales de frein,
- Roues.

Tous les composants listés ci-dessus doivent être testés et certifiés en utilisant une méthode appropriée au matériau et au type de construction de l'élément en question. Les certificats des tests pourront être demandés à tout moment par le Commissaire Technique. Chaque composant doit être clairement listé sur le certificat, mais il n'est pas nécessaire de marquer les éléments.

En cas d'accident, un nouveau certificat sera exigé pour l'élément de remplacement. Les certificats sont valables 2 ans à compter de la date du test (sauf approbation du Commissaire Technique).

Il est fortement recommandé d'effectuer des tests similaires sur des éléments vitaux pour l'intégrité de la voiture et qui ne sont pas cités par ailleurs.

Les tests doivent être effectués selon les normes suivantes: BSI; DIN; ISO; ASTM

\* Détection des défauts de pénétration: BS 6443 et BSM 39; DIN 54152; ISO 3452

\* Détection des défauts par particules magnétiques: BSM 34; ASTM 709

\* Détection des défauts par rayons X: BS 6072 et BSM 35; DIN 54111-1; ISO 557

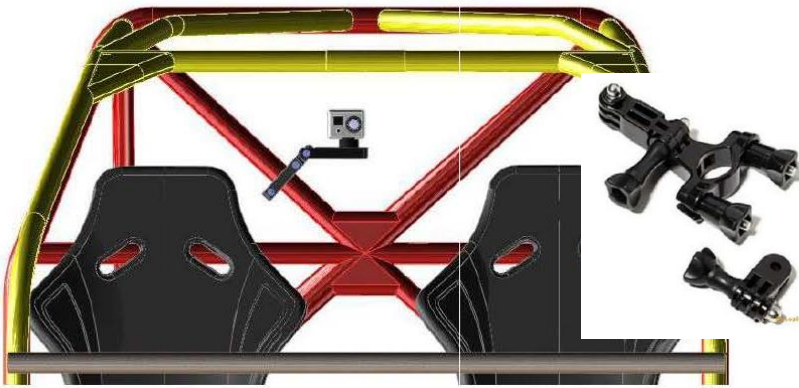


#### 4.15 Caméras embarquées

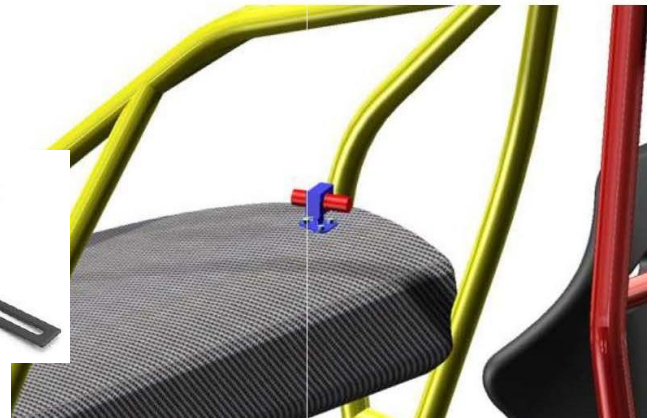
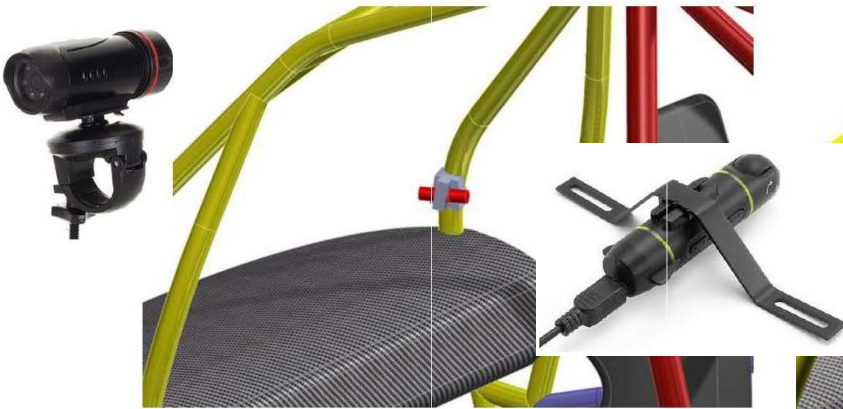
Le montage de caméra(s) embarquée(s) est autorisé. Le montage doit respecter les préconisations du Règlement Technique 2024 de la FFSA :

##### Caméra intérieure :

La fixation devra être de type rigide, située en arrière et au centre des dossiers c



Pour les caméras de type « Crayon » elles pourront être fixées sur le montant de l'arceau avant et le boîtier devra être fixé sur le plancher (idem fixation batterie) derrière les sièges.

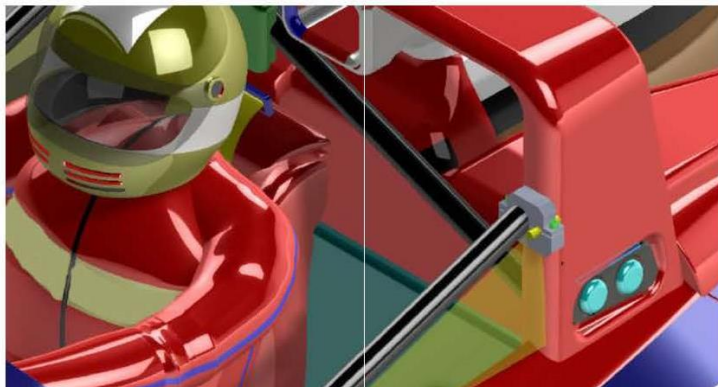


##### Caméra extérieure :

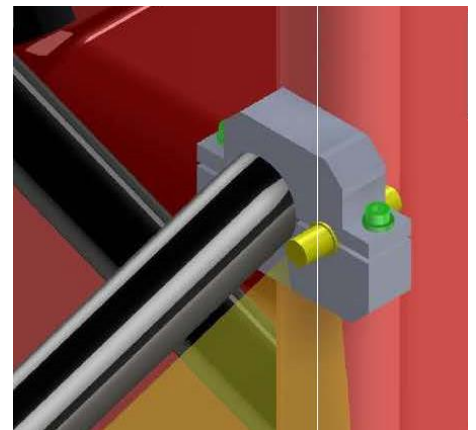
Seules les caméras de type « Crayon » seront admises à l'extérieure positionnées à l'intérieure du périmètre de la voiture en vue de dessus, la fixation devra être mécanique, dans le cas d'utilisation d'un support celui devra avoir une hauteur maximum de 40 mm, le boîtier devra être fixé sur le plancher à l'intérieur (idem fixation batterie) derrière les sièges pour les berlines et dans un endroit où le boîtier ne peut entrer en contact avec le corps du pilote pour les biplaces et monoplaces.

Les caméras devront être fixées mécaniquement sur leur support, les fixations par scotch, velcro sont interdites

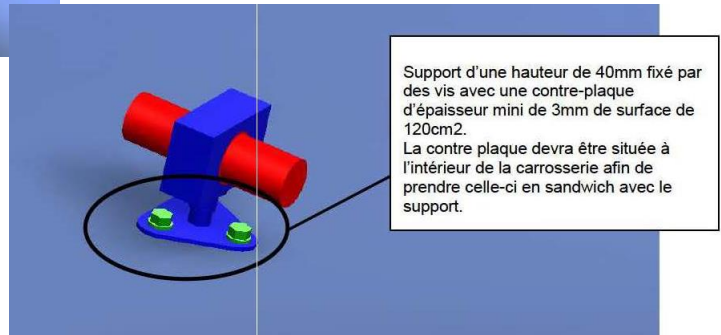
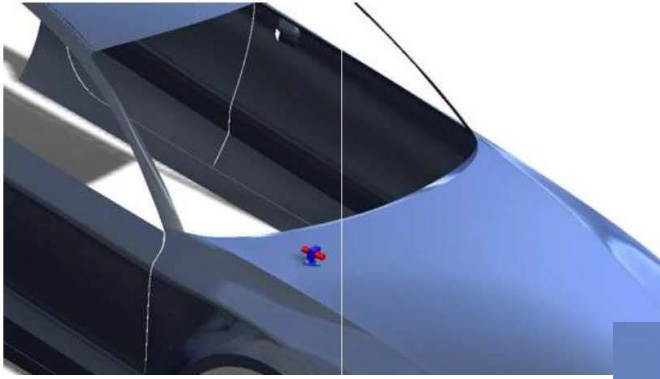
##### Voitures ouvertes



Support de la caméra crayon fixé mécaniquement sur le tube d'arceau







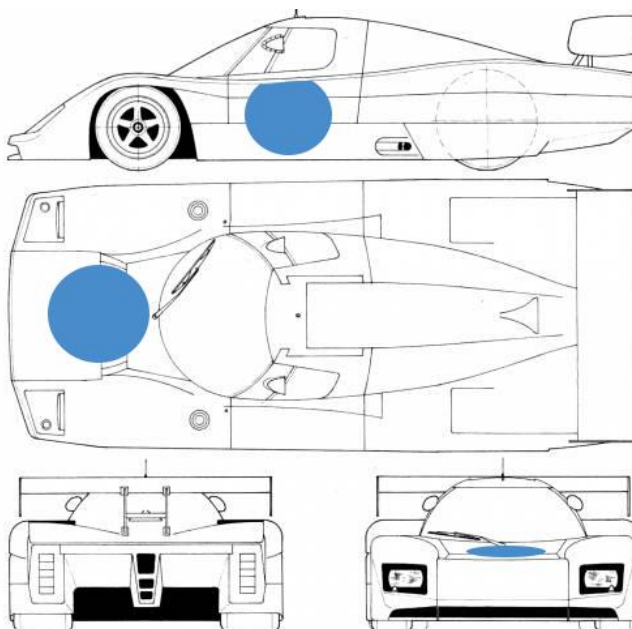
## Exemple de Fixations INTERDITES



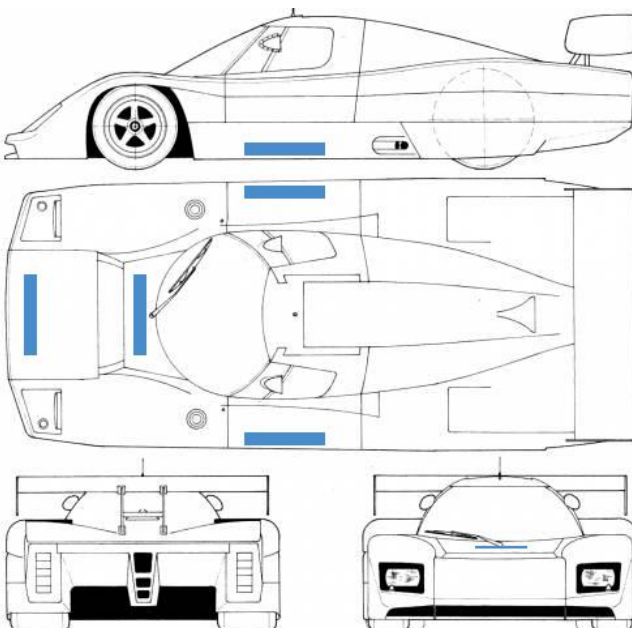
#### 4.16 Stickers officiels de la série

Les stickers (numéros de course, stickers de sponsors) qui seront remis lors des vérifications administratives devront impérativement être collés sur les voitures en respectant le schéma suivant :

- Fond de portière comportant le numéro de course et sponsors éventuels sur les côtés droit et gauche et sur le capot avant.



- Bandeau mentionnant les sponsors éventuels sur les côtés droit et gauche et sur le capot avant.



Tout manquement à ces règles pourra entraîner des pénalités sur décision du Collège des Commissaires sportifs.

#### Connaissance du règlement

Chaque concurrent et participant à la série Group C Racing confirme, par sa demande d'engagement, sa bonne connaissance du règlement défini ci-dessus.

# TABLEAU RECAPITULATIF DES PENALITES

## Groupe C 2024

Les pénalités récapitulées ci-dessous sont celles prévues par le présent règlement. Elles seront appliquées par la Direction de Course sans notification préalable, dans la mesure où le Collège des Commissaires Sportifs ne décide pas de modifier les pénalités encourues. Toute pénalité non prévue par ce règlement sera décidée par le Collège des Commissaires Sportifs.

Article	Description	Session	Pénalité
<b>SPORTIF</b>			
2. Engagements	Non-respect de l'esprit historique		Pouvant aller jusqu'à l'exclusion
5. Publicité	Non-respect des règles de publicité		Pouvant aller jusqu'au refus de départ
6. Equipage	Composition de l'équipage		Se référer à l'Annexe Handicaps
7. Briefing	Absence		Pouvant aller jusqu'au refus de départ
8. Essais et Course	Non-respect de la route de course	Essais	1ère infraction : Avertissement 2ème infraction : Annulation meilleur temps de la séance 3ème infraction : Annulation de tous les temps de la séance
		Course	1ère infraction : Avertissement 2ème infraction : 45 secondes ajoutées au temps de course 3ème infraction : 90 secondes ajoutées au temps de course
	Dépassement après passage sous damier	Essais	Annulation du meilleur temps
		Course	45 secondes ajoutées au temps de course
	Double passage sous damier	Essais	Annulation du meilleur temps
		Course	45 secondes ajoutées au temps de course
	Franchissement de la ligne blanche à la sortie des stands	Course	1ère infraction : temps équivalent à un drive-through 2ème infraction : 1 min de pénalité 3ème infraction : à la discrétion des commissaires sportifs
11. Procédure de départ	Dépassement avant la ligne chrono	Course	60 secondes à ajouter au temps de course par position gagnée
12.1 Vitesse dans pitlane	Dépassement de la vitesse autorisée	Essais privés	1ère infraction : Arrêt 30s dans zone stop & go moteur allumé 2ème infraction : Arrêt 2m dans zone stop & go moteur éteint 3ème infraction : A la discrétion des Commissaires Sportifs
		Essais qualifs	1ère infraction : Annulation meilleurs temps de la séance 2ème infraction : Annulation de tous les temps de la séance 3ème infraction : A la discrétion des Commissaires Sportifs
		Course	Dépassement <= 10km/h : temps équivalent à un drive through Dépassement >10 km/h et <= 15km/h : 1min de pénalité Dépassement >15 km/h : 1min30s de pénalité
12.2 Ravitaillement	Interdit	Course	Jusqu'à exclusion
12.3 Changement pilote Temps d'arrêt	Arrêt hors fenêtre	Course	+ 2 minutes ajoutées au temps de course
	Pas d'arrêt	Course	+ 8 minutes ajoutées au temps de course
	Arrêt sur pitlane ailleurs qu'au stand	Course	Décision du Collège
	Arrêt inférieur au minimum indiqué	Course	Temps équivalent à 3 fois la différence constatée.
13.7 Drapeau jaune	Dépassement sous drapeau jaune ou Safety-Car	Essais	Recul de 4 places sur la grille
		Course	Equivalent en temps d'un drive-through selon la longueur de la pitlane, sauf avis contraire des Commissaires sportifs.
13.3 Safety Car	Vitesse trop lente sous safety car		1 minute de pénalité

Pour toute infraction, le Collège des Commissaires Sportifs peut décider le retrait de points au classement saison en lieu et place d'une pénalisation sportive.

Dans le cas de l'application d'une pénalité en temps, celle-ci sera transformée en nombre de tour(s) et en temps prenant comme référence le meilleur temps en course du concurrent. Le classement sera alors révisé en retranchant le nombre de tour(s) de pénalité au nombre de tours effectués et en ajoutant le temps de pénalité restant au temps total de la course.

# ANNEXE 2

## Attribution des points / Classement final 2024

### Classement Voitures

- Les points sont **attribués à l'équipage**.
- Il sera établi trois classements au terme de la saison
  - Un classement pour la Classe 1 : Voitures des classes Groupe C C1, IMSA et GTP aux spécifications 1982-1990
  - Un classement pour la Classe 2 : Voitures des classes Groupe C C2, Junior, IMSA Light cars aux spécifications 1982-1990
  - Un classement pour la Classe 3 : Voitures des classes Group C, IMSA et prototypes japonais aux spécifications 1991-1993

Pour être classée, la voiture doit avoir parcouru 75% de la distance franchie par le vainqueur.
- 6 voitures par classe au départ de chaque course sont nécessaires pour marquer la totalité des points de classement.
- A moins de 6 voitures par classe au départ, seule la moitié des points sera attribuée.
- A moins de 3 voitures par classe au départ, seul un quart des points sera attribué.
- Chaque équipage partant à une course inscrit automatiquement au classement saison un nombre de points équivalent au nombre de voitures ayant effectivement pris le départ de la course dans sa classe (limité au maximum à 20 voitures). Toute voiture prenant part aux essais ou aux qualifications sans prendre part à la course marquera la moitié de ces points (soit 10 points maximum).
- En cas de pénalités, ces points resteront acquis, les pénalités ou retraits de points ne pouvant s'appliquer que sur les points de classement à l'arrivée.
- Dans le cas de l'application d'une pénalité en temps, celle-ci sera transformée en nombre de tour(s) et en temps prenant comme référence le meilleur temps en course du concurrent. Le classement sera alors révisé en retranchant le nombre de tour(s) de pénalité au nombre de tours effectués et en ajoutant le temps de pénalité restant au temps total de la course.
- Pour chaque course, les 10 premiers de chaque classe (C1, C2, C3a) inscrivent au classement saison des points selon le barème ci-dessous

**EXEMPLE: Le second d'une course de 14 voitures dans sa classe au départ marquera 14+18 points = 32 points**

<i>Position</i>	<i>Points au départ (= nombre de voitures admises au départ dans sa classe, limité à 20)</i>	<i>Points de classement à l'arrivée</i>	<i>Total de points</i>
<b>1er</b>	<b>14</b>	<b>20</b>	<b>34</b>
<b>2eme</b>	<b>14</b>	<b>18</b>	<b>32</b>
<b>3eme</b>	<b>14</b>	<b>16</b>	<b>30</b>
<b>4eme</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>28</b>
<b>5eme</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>26</b>
<b>6eme</b>	<b>14</b>	<b>10</b>	<b>24</b>
<b>7eme</b>	<b>14</b>	<b>8</b>	<b>22</b>
<b>8eme</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>20</b>
<b>9eme</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>18</b>
<b>10eme</b>	<b>14</b>	<b>2</b>	<b>16</b>
<b>11eme</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>14</b>

- En cas d'égalité de points en fin de saison, le nombre de victoires sera pris en compte, puis le nombre de 2nde places, puis de 3ème, et ainsi de suite.
- A l'issue de la saison les **3 premiers pilotes** de chacune des **trois catégories** seront récompensés lors d'une remise des prix.

# ANNEXE HANDICAPS

## Règles des pilotes Elite et voitures dites « Continuations »

### 1 – Règle des pilotes Elite :

Tout équipage comportant au moins un pilote, non propriétaire de la voiture, se trouvant dans l'une des situations listées dans le tableau ci-dessous se verra appliquer un handicap en temps supplémentaire pendant l'arrêt obligatoire en course :  
*Any crew composed of at least one driver, not owner of the car, in one of the situations listed in the table below will be subject to a time handicap during the mandatory stop:*

Handicap de temps - course jusqu'à 1 heure (en secondes)

*Time handicap - Up to 1h race (in seconds)*

	Classement FIA <i>FIA Categorisation</i>	Pas de classement / <i>No classification</i> (mais palmarès en course moderne <i>/but effective background in modern racing</i> )	SILVER	GOLD	PLATINUM
<b>Age</b>					
Moins de 30 ans <i>Less than 30 years old</i>		90 sec	90 sec	90 sec	90 sec
Moins de 40 ans <i>Less than 40 years old</i>		60 sec	60 sec	60 sec	60 sec
Moins de 60 ans <i>Less than 60 years old</i>		20 sec	20 sec	30 sec	40 sec

Handicap de temps - course de plus d'1 heure (en secondes)

*Time handicap - Above 1h race (in seconds)*

	Classement FIA <i>FIA Categorisation</i>	Pas de classement / <i>No classification</i> (mais palmarès en course moderne <i>/but effective background in modern racing</i> )	SILVER	GOLD	PLATINUM
<b>Age</b>					
Moins de 30 ans <i>Less than 30 years old</i>		120 sec	120 sec	120 sec	120 sec
Moins de 40 ans <i>Less than 40 years old</i>		90 sec	90 sec	90 sec	90 sec
Moins de 60 ans <i>Less than 60 years old</i>		30 sec	30 sec	40 sec	50 sec

L'Organisation se réserve le droit d'ajouter ou retirer un pilote en catégorie Elite, ou de changer la pénalité en temps appliquée, sans justification et à tout moment du meeting.

*The Organisation reserves the right to add or remove a driver from the "Elite" category, or to change the time penalty applied, without justification and at all times of the meeting.*

Dans le cas d'un équipage de deux pilotes, non propriétaires de la voiture, se trouvant chacun dans l'une des situations listées ci-dessus, les handicaps s'additionneront.

*In the case of a crew composed of two drivers, not owners of the car, each finding themselves in one of the situations listed above, the handicaps will be added.*



## **2 – Pilote Elite – Temps de course :**

*En course, un pilote considéré comme Elite ne pourra dépasser les temps de roulage suivants :  
During the race, a driver considered as Elite cannot exceed the following driving times:*

<b>Durée de la course Length of the race</b>	<b>Pit Window</b>	<b>Temps de roulage maximum d'un pilote Elite Maximum driving time for an Elite driver</b>
Jusqu'à 45 minutes <i>Up to 45 minutes</i>	Entre la 17'30" et la 27'30" minute de course <i>Between 17'30" and 27'30" minutes of the race</i>	22 minutes
Jusqu'à 60 minutes <i>Up to 60 minutes</i>	Entre la 25e et la 35e minute de course <i>Between 25 and 35 minutes of the race</i>	29 minutes
Jusqu'à 80 minutes <i>Up to 80 minutes</i>	Entre la 30e et la 50e minute de course <i>Between 30 and 50 minutes of the race</i>	36 minutes
Jusqu'à 90 minutes <i>Up to 90 minutes</i>	Entre la 35e et la 55e minute de course <i>Between 35 and 55 minutes of the race</i>	40 minutes
Jusqu'à 120 minutes <i>Up to 120 minutes</i>	Entre la 45e et la 75e minute de course <i>Between 45 and 75 minutes of the race</i>	54 minutes

## **3 – Règles des voitures considérées comme Continuation :**

Les autos considérées et/ou identifiées comme répliques ou continuations pourront être acceptées à courir sur la seule décision de l'Organisation. Seule l'Organisation sera à même de déterminer si une auto doit être considérée comme réplique ou continuation.

Les continuations seront identifiées par un « C » apposé à la description de la voiture sur les documents officiels.

Les autos considérées et/ou identifiées comme répliques ou continuations se verront attribuer un handicap en temps supplémentaire lors de l'arrêt obligatoire en course selon le tableau ci-contre :

*Cars considered and/or identified as replicas or continuations will be allowed to race at the Organisation's discretion.*

*The Organisation will alone be able to determine whether a car should be considered a replica or continuation.*

*Continuations will be identified with a "C" added to the description of the car on all official documents.*

*Cars considered and/or identified as replicas or continuations will be handed a time penalty to be served during the mandatory pitstop in the race following the opposite table.*

<b>Durée de la course Length of the race</b>	<b>Handicap (en secondes/ in seconds)</b>
Jusqu'à 45 minutes <i>Up to 45 minutes</i>	30 sec
Jusqu'à 60 minutes <i>Up to 60 minutes</i>	40 sec
Jusqu'à 90 minutes <i>Up to 90 minutes</i>	60 sec
Jusqu'à 120 minutes <i>Up to 120 minutes</i>	80 sec