

ULTIMATE GT SPRINT CUP 2026

Règlement sportif et technique

<i>Règlement Sportif</i>	4
1. ORGANISATION	4
1.1. PROMOTEUR – PERMIS D’ORGANISATION	4
1.1.1. ASN	5
1.1.2. PERMIS D’ORGANISATION	5
1.1.3. COMITE D’ORGANISATION.....	5
1.2. RÈGLEMENT	5
1.3. OFFICIELS	6
1.4. CALENDRIER	6
2. ASSURANCES	6
3. CONCURRENTS ET PILOTES	7
3.1. ENGAGEMENTS	7
3.1.1. LICENCES	7
3.1.2. INSCRIPTION SAISON	7
3.1.3. INSCRIPTION EPREUVE	7
3.2. ÉQUIPAGES	8
3.3. LAISSEZ-PASSER (Pass)	8
3.4. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES	8
3.5. VERIFICATIONS TECHNIQUES	9
4. DÉROULEMENT DE L’EPREUVE	10
4.1. FORMATS	10
4.3. ESSAIS - COURSE	11
4.3.1. ESSAIS PRIVES – LIBRES	11
4.3.2. ESSAIS QUALIFICATIFS	11
4.3.3. COURSE.....	12
4.4. SAFETY CAR	12
4.5. FULL COURSE YELLOW “FCY”	12
4.6. ARRIVÉE	13
4.7. PARC FERME	13
5. CLASSEMENT ET PRIX	14
5.1. VAINQUEUR	14

5.2. ORDRE.....	14
5.3. POINTS	15
5.3.1. CLASSEMENT PAR COURSE.....	15
5.3.2. ATTRIBUTION DES POINTS	15
5.4. CLASSEMENT DU CHALLENGE	16
5.4.1. EX AEQUO	16
5.4.2. CLASSEMENT TEAMS.....	16
5.4.3. CLASSEMENT UCTC (Ultimate Cavalino Tridente Cup)	16
5.4.4. COURSES COMMUNES AVEC UN ORGANISATEUR TIER	16
5.5. BONUS	16
5.6. PRIX	16
6. SITES ET INFRASTRUCTURES.....	17
6.1. ZONE DES STANDS	17
6.1.1. RETOUR AU BOX	17
6.1.2. SIGNALISATION	17
6.1.3. INFRACTION	17
6.2. AIRE DE SIGNALISATION.....	18
6.3. AFFECTATION DES STANDS - PARC CONCURRENTS	18
6.3.1. VOITURES PARTICULIERES.....	18
6.3.2. OPERATIONS COMMERCIALES	18
7. INCIDENTS – RECLAMATIONS - APPEL	19
7.1. INCIDENTS	19
7.2 PENALITES.....	19
7.1.1. PENDANT LES ESSAIS	19
7.1.2. PENDANT LA COURSE	20
7.1.3. PENALITES FINANCIERES	21
7.2. DISQUALIFICATION	21
Règlement Technique	22
8. VOITURES ADMISES.....	22
8.1. CATEGORIES	22
8.1.6. SPECIFICITES.....	23
9. PUBLICITÉ	24
9.1. PUBLICITE OBLIGATOIRE	24
9.2. PLAN D'IDENTIFICATION	24
10. PLAN D'IDENTIFICATION OBLIGATOIRE.....	24
10.1. NUMERO DE COURSE	24

11. PNEUMATIQUES - CARBURANT - EQUIPEMENT.....	25
11.1. PNEUMATIQUES	25
11.1.1. MANUFACTURER.....	25
11.1.2. DIMENSIONS	25
11.1.3. CHAUFFE	25
11.2. CARBURANT	26
11.3. EQUIPEMENTS	26
11.3.1. ECHAPPEMENT.....	26
11.3.3. LEST	27
11.3.4. TELEMETRIE - TRANSMISSION	27
11.3.5. ECLAIRAGE	27
11.3.6. SPECIFICITES – MISE EN MARCHE	28
11.3.7. VITRES ET FILETS	28
11.3.8. ANNEAU DE REMORQUAGE	28
11.3.9. CAMERA EMBARQUEE	28
11.3.10. MATERIEL DANS LA PIT-LANE.....	29
ANNEXES AU REGLEMENT SPORTIF ET TECHNIQUE	30
ANNEXE 1 – ARRÊT D'UNE COURSE	31
ANNEXE 2 – PNEUMATIQUES	32
ANNEXE 3 – PENALITES.....	34
ANNEXE 4 – CHARTE GRAPHIQUE	45

Règlement Sportif

1. ORGANISATION

1.1. PROMOTEUR – PERMIS D'ORGANISATION

Le challenge intitulé **Ultimate GT Sprint Cup** est régi par :

- Le Code Sportif International FIA et ses annexes (ci-après le Code),
- Les bulletins sportifs et techniques, annexes, additifs, les prescriptions générales relatives aux circuits
- Les prescriptions générales relatives aux Séries Nationales
- Les prescriptions générales et le Règlement Standard des circuits « asphalte » de la FFSA.
- Le présent Règlement Sportif et Technique spécifique à la série.

Toutes les parties prenantes (le Promoteur, les ASN, les organisateurs, les concurrents, les pilotes et les circuits) s'engagent à appliquer, ainsi qu'à respecter les règles régissant le challenge.

Ce règlement et ses annexes peuvent être amendés ou complétés par le promoteur de la série en cours de saison sous réserve d'approbation de l'ASN.

Tout pilote ou concurrent participant à l'**Ultimate GT Endurance & Sprint Cup** est réputé connaître l'ensemble des règlements précités. Il s'engage à respecter cet ensemble de textes, dans la forme comme dans l'esprit.

Toute modification du présent règlement devra avoir reçu l'accord de la FFSA avant diffusion sous forme d'additif daté et numéroté.

Il incombe au concurrent cf. Article 9.15.1 du CSI de :

- S'assurer que toutes les personnes et participants concernés par son engagement observent dans leur intégralité les dispositions du Code, des Prescriptions Générales relatives aux Circuits, des Règlements Techniques applicables, du présent Règlement Sportif et Technique et des règlements de chaque épreuve.
- De s'assurer que toutes les mesures et décisions ont été prises en interne en matière de sécurité des pilotes et du personnel à l'occasion de la prestation sportive.

Tout concurrent doit désigner son représentant par écrit au moment de son engagement au challenge. Pendant toute la durée de l'épreuve, la personne responsable d'une voiture engagée à tout moment de l'épreuve est tenue, conjointement et solidairement avec le concurrent, de veiller à ce que ces dispositions soient respectées.

Toute situation non prévue dans ces règlements ou tout besoin de modification, ainsi que toute contestation pouvant survenir quant à leur interprétation, seront jugées par le comité d'organisation et feront l'objet d'un additif.

PROMOTEUR
GP MOTORS SPORT SERIES SA
Route des Bonnefontaines, 6
1700 Fribourg
Suisse
orga@gpmotors-sport.com & regulations@ultimatecup.eu

1.1.1. ASN

L'ASN de tutelle est la FFSA

Fédération Française du Sport Automobile
32 avenue de New York,
75781 PARIS

1.1.2. PERMIS D'ORGANISATION

Le présent règlement a été approuvé par la FFSA, n° de Visa :

1.1.3. COMITE D'ORGANISATION

Le Comité d'organisation de l'**Ultimate GT Sprint Cup** est composé ainsi :

- Le Directeur Général de la Série
- Le Chronométreur officiel de la Série
- Un Représentant du promoteur

En fonction du cas à étudier, le Comité d'Organisation pourra s'adoindre les services des personnes suivantes :

- Le délégué technique
- Le Directeur de Course
- Un représentant du Collège des Commissaires Sportifs
- Le driver advisor

1.2. RÈGLEMENT

La version française du présent Règlement Sportif et Technique ses annexes et ses éventuels additifs constitueront le texte définitif auquel il sera fait référence, en cas de controverse et d'interprétation.

Ce règlement sportif et technique rentrera en vigueur le 1er janvier 2026 et remplacera tout autre règlement pour le challenge.

Tous les concurrents inscrits à l'**Ultimate Sprint Cup** seront informés de toute modification apportée à ce Règlement Sportif et Technique en spécifiant la date d'entrée en vigueur.

Tout concurrent, constructeur ou pilote souhaitant obtenir entre deux épreuves un éclaircissement sur un point du Règlement, pourra saisir le promoteur. Toute interprétation émise par le Promoteur ne peut être opposable au pouvoir sportif que constituent le Directeur d'Epreuve et le Collège des Commissaires. Pour ce faire, le concurrent ou pilote devra adresser au promoteur une requête dûment motivée à l'adresse suivante : orga@gpmotors-sport.com & regulations@ultimategtseries.com, en précisant clairement les points sur lesquels il souhaite l'interprétation.

1.3. OFFICIELS

Sur l'**Ultimate GT Sprint Cup** le promoteur désignera des officiels permanents :

- 1 Directeur de Course responsable de l'épreuve
- 1 Délégué technique
- 3 Commissaires sportifs dont 1 président

Dans le règlement particulier de chaque épreuve, seront désignés par le Promoteur différents officiels par épreuve en fonction des engagés.

1.4. CALENDRIER

L'**Ultimate GT Sprint Cup** se déroulera selon le calendrier ci-dessous :

23 24 25 26 AVRIL 2026	CIRCUIT PAUL RICARD - FRANCE
28 29 30 31 MAI 2026	MAGNY-COURS - FRANCE
9 10 11 12 JUILLET 2026	MUGELLO – ITALIE

Le calendrier est prévisionnel. La FFSA et GP MOTORS SPORT SERIES SA se réserve le droit de toute modification.

De même, l'organisateur pourra introduire des courses de plus long format qui ne compteront pas pour l'établissement du classement final de l'**Ultimate GT Sprint Cup**. Dans ce cas un additif viendra en établir les règles.

Si une ou plusieurs Epreuves inscrites au calendrier n'étaient pas organisées GP MOTORS SPORT SERIES SA étudiera une éventuelle solution de remplacement en collaboration avec la FFSA. Si le calendrier est amputé d'une épreuve du fait que la FFSA et GP MOTORS SPORT SERIES SA ne peuvent remplacer une Epreuve annulée, cela donnera lieu au remboursement du montant de l'engagement de l'épreuve.

2. ASSURANCES

Pour chaque épreuve, le promoteur, doit souscrire une police d'assurance visant à couvrir la responsabilité civile de l'organisateur et des participants mais également de toute personne intervenant dans l'organisation. Cette assurance doit être conforme à la Réglementation FIA et au Code Sportif International en vigueur dans le pays où se déroule l'épreuve. Le certificat d'assurance sera annexé au règlement particulier de chaque épreuve et ainsi, tenu à la disposition des concurrents.

Cette assurance qui sera souscrite par l'organisateur ne portera pas préjudice aux assurances personnelles de toute personne physique ou morale participant à l'épreuve (pilote, team, etc.).

Tous les pilotes qui participent à l'épreuve ne sont pas considérés comme tiers entre eux.

Des assurances complémentaires pourront selon les fédérations locales être demandés, elles seront à la charge des teams

3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. ENGAGEMENTS

Le Promoteur peut refuser l'inscription à un concurrent dans la mesure où l'**Ultimate GT Sprint Cup** est ouvert sur invitation.

3.1.1. LICENCES

Tous les pilotes, concurrents et officiels participant à l'**Ultimate GT Sprint Cup** doivent détenir une licence en cours de validité. Ainsi, il est nécessaire d'avoir à minima une licence Nationale C (NCC) et, le cas échéant, des licences valides et/ou les autorisations délivrées par leur ASN. Pour les véhicules dont le rapport poids/puissance est supérieur à 3kg/cv, un Titre de Participation (TP) National Circuit (voir conditions auprès de l'ASA) est également accepté. Pour les épreuves à l'étranger une demande d'autorisation de participation à une épreuve nationale dans un pays étranger est nécessaire. GP MOTORS SPORT SERIES SA collectera les justificatifs relatifs aux licences en même temps que l'inscription.

Les documents officiels recenseront uniquement les licences qui seront présentées. Il est possible pour un sponsor d'associer son nom à celui du team voire de le remplacer dans la mesure où ce dernier est d'accord.

Pour tout éventuel concurrent mineur, un tuteur devra être nommé et l'organisateur devra en être tenu informé. Il sera nécessaire de faire parvenir au promoteur une autorisation parentale afin que l'inscription soit effective. Une copie de la licence du tuteur devra également être fournie, sauf pour les étrangers dont l'ASN ne délivre pas ce type de licence.

3.1.2. INSCRIPTION SAISON

Pour tout souhait d'inscription à la saison complète à l'**Ultimate GT Sprint Cup**, il faudra faire parvenir la demande au promoteur :

**GP Motors Sport Series SA
Route des Bonnefontaines, 6
1700 Fribourg - SUISSE**

Cette inscription devra parvenir au promoteur, accompagnée du règlement des frais d'inscription, au plus tard un mois avant la première épreuve. Des engagements tardifs pourront être acceptés jusqu'à 7 jours avant le début de la première épreuve.

3.1.3. INSCRIPTION EPREUVE

Pour toute inscription à une épreuve de l'**Ultimate GT Endurance & Sprint Cup**, le concurrent devra envoyer sa demande au promoteur au plus tard 7 jours avant le début de l'épreuve. Pour être prise en compte cette inscription devra être accompagnée du paiement à l'ordre de :

**GP Motors Sport Series SA
Route des Bonnefontaines, 6
1700 Fribourg - SUISSE**

Le prix de chaque épreuve sera défini sur le bulletin d'inscription.

Un pilote pourra s'engager par épreuve sur une seule voiture du **Challenge Ultimate GT Sprint Cup**.

L'engagement d'un concurrent sera pris en compte dans la limite des places disponibles, la priorité étant donnée aux concurrents inscrits à la saison.

Un concurrent, inscrit à la saison, ne pouvant participer à une ou plusieurs épreuves devra en informer l'organisateur par tout moyen avant la date de clôture des engagements.

En cas de non-participation à une ou plusieurs épreuves, aucun remboursement ne sera réalisé.

La participation au challenge implique l'acceptation pleine et entière du présent règlement sportif ainsi que du règlement particulier du promoteur et de toute annexe ou note d'information publiée par celui-ci.

Les équipages, pilotes et teams devront être en adéquation avec les dispositions du règlement particulier du promoteur, lequel précise notamment les conditions d'éligibilité au classement du challenge, les obligations sportives, comportementales et organisationnelles.

En cas de contradiction, les règlements FIA et FFSA prévaudront, suivis du présent règlement sportif, puis du règlement particulier du promoteur.

3.2. ÉQUIPAGES

Chaque équipage peut être composé de 1 ou 2 pilotes.

Une liste des engagés par plateaux sera affichée sur le site du promoteur ou envoyée par mail une semaine avant l'épreuve.

En cas de contestation, la demande devra être faite par écrit avec justificatifs, avant la fin des vérifications administratives et pourra être examinée par le comité d'organisation de **l'Ultimate GT Sprint Cup**. La réponse sera communiquée au plus tard avant les essais qualificatifs.

3.3. LAISSEZ-PASSER (Pass)

Les laissez-passer (Pass) seront octroyés uniquement aux personnes qui composent les équipes. Le concurrent est le seul responsable de ses accompagnants.

Chaque équipe recevra 9 pass par voiture (+ 1 pass par pilote) et par épreuve, comme suit :

- **4 badges « PITLANE » ;**
- **5 badges « PADDOCK » ;**
- **1 badge « ALL » par pilote ;**
- **1 pass parking « PADDOCK P1 » ;**
- **5 pass parking « P3 ».**

3.4. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

Des vérifications administratives, obligatoires pour tout concurrent, se tiendront avant chaque début d'épreuve. Les informations relatives à ce contrôle seront spécifiées dans le règlement particulier de l'épreuve (dates d'ouverture du contrôle, horaires & lieu). Chaque concurrent devra présenter les documents requis.

3.5. VERIFICATIONS TECHNIQUES

Une fois le contrôle administratif fait, les concurrents pourront accéder aux vérifications techniques des voitures & équipements qui auront lieu à chaque épreuve. Ces vérifications sont obligatoires et seront réalisées par les Commissaires Techniques nommés par le Directeur de l'épreuve.

Les Commissaires Techniques peuvent, entre autres, demander à vérifier la conformité d'une voiture à tout moment ; requérir qu'un concurrent ou ses équipes démontent une voiture pendant le contrôle afin de vérifier les conditions d'admissibilité ou de conformité ; exiger qu'un concurrent s'acquitte des frais résultants d'une non-conformité et/ou de fournir un échantillon ou une pièce jugés nécessaires.

Le concurrent doit assurer le démontage et remontage suite au contrôle.

Le contrôle technique se tiendra dans le local technique ou éventuellement dans le box du concurrent, les informations relatives à ce contrôle seront spécifiées dans le règlement particulier de l'épreuve (dates d'ouverture du contrôle, horaires & lieu).

La voiture devra être présentée dans les conditions suivantes :

- Avec la fiche d'homologation à jour en version papier et son passeport technique
- Avec les certificats d'homologation pour le réservoir de carburant et l'arceau de sécurité
- Sans carburant
- Avec l'éventuelle (ou les éventuelles) bride(s), prête(s) pour être scellée(s), le fil devant être fourni par l'équipe
- Avec l'éventuel lest, prêt pour être scellé, le fil devant être fourni par l'équipe
- Avec le moteur scellé par le constructeur, ou prêt à recevoir les scellés
- Identification et feux supplémentaires installés, le cas échéant
- Avec tous les stickers obligatoires (sécurité, identification, partenaires du challenge, etc.), en conformité à la charte graphique

Les équipements pilote à présenter lors du contrôle sont les suivants (au premier engagement de chaque pilote) :

- Casque
- Système de retenue système RFT
- Combinaison
- Sous-vêtements
- Bottines
- Gants

Une fiche d'équipement de sécurité pilote sera à compléter par le pilote et devra être fournie lors du contrôle de la voiture. A la fin du contrôle chaque casque pilote approuvé recevra un sticker de validation à coller à l'extérieur en bas à gauche de l'emplacement du menton.

Pour l'équipement du personnel intervenant (stands, ravitaillement), une fiche de « Pit Safety Equipment » sera à compléter et à fournir.

Pour toute absence ou retard aux contrôles administratif et/ou technique, des pénalités seront appliquées selon l'annexe 5.

Des vérifications pourront être effectuées sur n'importe quelle voiture à tout moment de la manifestation. Généralement, après chaque séance officielle, le 1er de chaque catégorie ainsi qu'une ou deux voitures choisies au hasard par le délégué technique seront vérifiées.

La présentation d'une voiture aux vérifications techniques sera considérée comme une déclaration implicite du concurrent de la conformité de sa voiture.

En cas de non-conformité technique constatée en cours d'année, le concurrent pourra être exclu du Challenge pour l'année en cours et perdra tous ses droits.

Un autocollant d'autorisation à participer à l'épreuve sera apposé à la fin des vérifications techniques une fois les voitures acceptées par les Commissaires Techniques, les installations de ravitaillement (si concerné) et la conformité des équipements et des installations du stand vérifiées. Une voiture ne peut participer à l'épreuve sans cet autocollant d'autorisation à participer à l'épreuve. Il ne doit jamais être enlevé (Pénalité : décision du collège) et doit rester visible en permanence.

Il est du devoir de chaque Concurrent de prouver aux Commissaires Techniques et aux Commissaires Sportifs que sa voiture est en conformité avec ce règlement dans son intégralité à tout moment de l'épreuve et/ou de la saison.

Les voitures de réserve telles que définies ci-après ne sont pas admises (sauf accord du collège des commissaires). Est une voiture de réserve, une voiture qui n'est pas destinée à participer à la Compétition épreuve mais à se substituer à celle engagée à titre principal par le concurrent.

4. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

L'épreuve débute à l'ouverture des vérifications administratives.

Durant toute l'épreuve (essais et courses) :

Lors d'un arrêt au stand, ce n'est que lorsque la voiture est arrêtée devant son stand que le pilote sortant de la voiture peut :

- Oter son filet de sécurité ou filet de course (si applicable)
- Éteindre ses lumières,
- Arrêter son moteur
- Détacher son harnais
- Dégrafer son casque
- Ouvrir sa porte.

4.1. FORMATS

Le plateau Ultimate GT Sprint Cup est réservé aux équipages à 1 ou 2 pilotes et se déroule sous le format suivant :

- Essais Privés/Libre – 2x90 mins
- Qualifications – 2x15 mins
- Course – 2x35 mins

L'ordre des pilotes sera défini par l'inscription de ces derniers sur les listes des engagés)

Le format pourra être éventuellement modifié par le promoteur.

4.2. BRIEFING

Se référer au Règlement Standard des Circuits « Asphalte » FFSA. Tous les pilotes et team-managers participant à l'épreuve devront être présents pendant toute la durée du Briefing sous peine de pénalités (voir annexe 5).

4.3. ESSAIS - COURSE

4.3.1. ESSAIS PRIVES – LIBRES

Des séances d'essais privés et/ou libres pourront être organisées par le Promoteur au plus tôt le jeudi matin précédent la date de la séance d'essais qualificatifs.

Tout pilote participant à des séances d'essais privés dans le cadre de l'épreuve devra impérativement se conformer aux mêmes règles que celles appliquées pendant les séances d'essais officiels et la course.

Tout pilote admis à participer à la course est tenu de prendre part à au moins une séance d'essais officielle qui se déroule suivant le programme défini dans le règlement particulier de l'épreuve, et ce sur la voiture sur laquelle il est engagé sauf accord du collège des commissaires sportifs.

4.3.2. ESSAIS QUALIFICATIFS

Il y aura deux séances de qualification. Tous les pilotes doivent accomplir au minimum un tour chrono (c'est-à-dire deux passages consécutifs sur la ligne de chronométrage côté piste) pour être qualifiés pour les courses, sauf en cas de force majeur reconnu comme tel par les commissaires sportifs.

- Qualification 1

Le pilote prenant part à la 1^{ère} séance sera qualifié pour les courses 1. Le meilleur temps réalisé pendant la 1^{ère} séance permet de déterminer la grille de départ de la course 1.

- Qualification 2

Le pilote prenant part à la 2^{ème} séance sera qualifié pour les courses 2. Le meilleur temps réalisé pendant la 2^{ème} séance permet de déterminer la grille de départ de la course 2.

Tous les équipages devront respecter l'ordre des pilotes comme complété dans la fiche d'inscription ou à défaut dans la liste des engagés. Un seul pilote est autorisé à prendre le volant par séance sous peine d'annulation de tous les chronos de cette session.

Durant la séance, les principes suivants s'appliqueront :

- Les voitures doivent être dans la pit-lane à partir du moment où le feu est vert au début de la séance 1 et jusqu'au drapeau à damier en fin de séance 2. Toute voiture qui serait rentrée dans son box durant cette période verra tous ses temps annulés et ne sera pas autorisée à prendre part à la suite de la séance qualificative.
- Il n'est autorisé ni ravitaillement en carburant, ni vidange.
- Durant la séance qualificative, il n'est pas autorisé de connecter un ordinateur à la voiture (y compris par liaison sans fil à l'exception de la télémétrie), ni de rajouter ou de retirer un support d'enregistrement de données ou de vidéo (clé USB, carte SD ou autres). Il sera cependant autorisé de couper l'enregistrement de la caméra à la fin de la séance 2 si cela ne contrevient pas aux règles du parc-fermé.
- A la fin de la séance 2, les voitures seront immédiatement placées sous régime de parc-fermé.
- Il ne peut y avoir qu'un seul pilote au volant par séance.

En cas d'égalité de temps le classement sera établi sur la base du premier pilote qui réalisera le temps.

Dans le cas d'une sortie de piste due exclusivement à une faute de pilotage affectant le déroulement de la séance qualificative (un drapeau rouge, procédure FCY...), le pilote responsable de l'interruption de séance sera pénalisé par un recul de 10 places sur la grille de départ de la course.

Toutes les voitures doivent rejoindre la zone de rassemblement 30 min avant le signal d'ouverture de la voie des stands pour les séances qualificatives. Les voitures quitteront la zone de rassemblement dans l'ordre du Championnat.

4.3.3. COURSE

Le changement de pilote est interdit lors des courses.

4.3.3.1. PROCEDURE DE DEPART

Toutes les voitures doivent rejoindre la zone de rassemblement 30 min avant le signal d'ouverture de la voie des stands pour chaque course.

Procédure de départ :

H – 11min : Ouverture de la voie des stands (2 tours d'installation sont autorisés)

H – 6min : Fermeture de la voie stands

H – 5min : Panneau 5 minutes – Toutes les voitures doivent être sur leurs 4 roues

H – 3min : Panneau 3 minutes – Evacuation de la grille de départ – 1 mécanicien par voiture

H – 1min : Panneau 1 minute – Moteur – Evacuation de la grille

H – 15sec : Panneau 15 sec – La grille doit être totalement évacuée

H : Départ du tour de formation

4.4. SAFETY CAR

Selon article 2.10 de l'annexe H de la FIA

Le Directeur d'Epreuve peut déclarer une procédure Safety Car s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité.

Durant la course, en cas de procédure Safety Car, l'entrée de la voie des stands sera fermée lors du premier tour après déclenchement de la procédure.

4.5. FULL COURSE YELLOW "FCY"

Le Directeur d'Epreuve peut déclarer une période Full Course Yellow s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité.

Le message FCY sera affiché sur les moniteurs et l'instruction Full Course Yellow sera annoncée aux concurrents par la radio de la Direction de Course après un décompte.

Une fois que le message Full Course Yellow est affiché sur les moniteurs, toutes les voitures doivent immédiatement ralentir et maintenir la vitesse annoncée lors du briefing pilote durant toute la durée du FCY, en une seule ligne, et conservent la distance qui les sépare de la voiture de devant et de celle de derrière.

Tous les postes de commissaires présenteront un drapeau jaune agité et un panneau indiquant FCY. Il est strictement interdit de dépasser sous FCY, sauf en cas de voiture arrêtée, voiture avec problème technique, voiture rentrant ou sortant de la voie des stands.

Toute voiture conduite de manière inutilement lente, erratique ou jugée potentiellement dangereuse pour les autres pilotes à tout moment lorsque le FCY est utilisé, sera signalée aux Commissaires Sportifs. Ceci s'appliquera que la voiture soit conduite sur la piste, dans l'entrée des stands ou dans la voie de sortie des stands.

Durant la course, en cas de procédure Full Course Yellow, l'entrée de la voie des stands sera fermée. Si un concurrent doit rentrer aux stands pour une opération de réparation, il pourra le faire mais une pénalité de stop & go de 1 minute lui sera appliquée après sa sortie des stands.

À l'annonce par le Directeur de course de l'heure du déclenchement de la procédure FCY (« Prepare to FCY at ..h..min..sec ») qui définira l'heure de début de la procédure, toute voiture ayant franchi la ligne Safety Car 1 pourra rentrer aux stands sans pénalité. Les voitures n'ayant pas encore franchi la ligne Safety Car 1 seront soumises aux pénalités prévues en cas d'entrée aux stands sous procédure Full Course Yellow.

Si la procédure FCY est suivie d'une procédure SC, l'entrée de la voie des stands sera réouverte par annonce de la Direction de Course.

4.6. ARRIVÉE

Le drapeau à damiers sera présenté à la voiture de tête franchissant la ligne d'arrivée dès le temps de course écoulé.

Si le signal de fin de course est donné, pour quelque raison que ce soit avant que le temps prescrit ne soit écoulé, la course sera considérée terminée, au moment où la voiture de tête aura franchi la ligne pour la dernière fois, avant que le signal n'ait été donné.

Si le signal de fin de course est retardé pour quelque raison que ce soit, la course sera considérée comme s'étant terminée au moment où elle aurait dû se terminer.

Après avoir reçu le signal, tous les pilotes doivent parcourir un tour du circuit et emprunter la sortie qui leur sera indiquée par l'organisateur en fonction de leur classement (podium, parc fermé, etc.). Lors de ce tour, les dépassements ne seront pas autorisés, sauf pour dépasser une voiture très lente ou arrêtée. Le Directeur de Course peut dispenser de ce tour supplémentaire les pilotes qui franchissent la ligne d'arrivée à une très faible allure.

4.7. PARC FERMÉ

Le régime de parc fermé est celui sous lequel se trouvent les voitures à la fin d'une séance d'essais qualificatifs, dès la présentation du drapeau à damiers ou d'un drapeau rouge.

Si c'est du fait d'un drapeau rouge, les voitures seront immobilisées devant leur stand sans aucune intervention mécanique possible sauf si le collège des commissaires en donne l'autorisation.

Pendant la course, en cas d'interruption de la course consécutive à la présentation du drapeau rouge, les concurrents se trouvent également sous le régime du parc fermé et devront se conformer aux instructions du Directeur de Course et/ou de ses assistants.

Le régime de parc fermé est celui sous lequel se trouvent les voitures à la fin d'une séance d'essais qualificatifs, dès la présentation du drapeau à damiers ou d'un drapeau rouge.

Si c'est du fait d'un drapeau rouge, les voitures seront immobilisées devant leur stand sans aucune intervention mécanique possible sauf si le collège des commissaires en donne l'autorisation.

Pendant la course, en cas d'interruption de la course consécutive à la présentation du drapeau rouge, les concurrents se trouvent également sous le régime du parc fermé et devront se conformer aux instructions du Directeur de Course et/ou de ses assistants.

Les voitures restent en régime de parc fermé 30 minutes à compter de l'affichage du classement officiel provisoire, sauf avis contraire des officiels. Le non-respect de cette règle entraînera l'exclusion du contrevenant.

Lorsque les voitures se trouvent en régime de parc fermé, toute intervention est interdite sur les voitures à l'exception de ce qui suit :

Par le pilote :

- Dépose et repose du volant,
- Utilisation de la radio et des commandes,
- Coupure des circuits électriques.

Par les techniciens de l'équipe ou des manufacturiers de pneumatiques :

- Mesure de la pression des pneus,
- Mesure de la température des pneus.

Toute autre intervention est interdite sans l'autorisation expresse des officiels chargés de contrôler l'application du régime de parc fermé.

Ceci concerne notamment :

- L'ouverture des capots
- Le changement des roues
- L'accès aux systèmes de gestion moteur et d'acquisition de données, y compris en mode sans-fil
- Le retrait de la carte vidéo

Aucune personne n'est admise à l'intérieur du "parc fermé", sauf autorisation expresse des officiels chargés de contrôler le parc fermé.

5. CLASSEMENT ET PRIX

5.1. VAINQUEUR

Le premier du classement sera celui qui, après avoir franchi la ligne d'arrivée, aura parcouru la distance imposée dans le minimum de temps ou le maximum de distance dans le temps imparti pour les courses en temps réel. Seuls les temps du chronométrage réalisés par les chronométreurs officiels licenciés à la FFSA sont valables et servent à effectuer les classements des essais et courses.

5.2. ORDRE

Les pilotes qui ont franchi la ligne d'arrivée, sont classés d'après le nombre de tours entiers du circuit qu'ils ont accomplis et, pour ceux qui ont accompli un même nombre de tours, d'après l'ordre de leur dernier passage sur la ligne d'arrivée.

5.3. POINTS

Pour marquer des points dans sa classe, une voiture devra avoir parcouru minimum 75% de la distance du 1er de sa classe, cette dernière devant avoir elle-même parcouru minimum 75% de la distance du 1er au classement général de la catégorie.

Dans le cas où une voiture est seule partante dans sa catégorie, pour marquer des points, elle devra avoir parcouru minimum 50% de la distance du 1er de la course.

Dans le cas où une voiture est seule partante dans sa classe, pour marquer des points, elle devra avoir parcouru minimum 75% de la distance du 1er au classement général de la catégorie.

5.3.1. CLASSEMENT PAR COURSE

Il sera établi par course

- Un classement général pour chaque catégorie
- Un classement par classe dans chaque catégorie (fonction du type de voitures engagé dans chaque catégorie)

5.3.2. ATTRIBUTION DES POINTS

CLASSEMENT	POINTS
1 ^{er}	16
2 ^{ème}	12
3 ^{ème}	10
4 ^{ème}	8
5 ^{ème}	6
6 ^{ème}	4
7 ^{ème}	2
8 ^{ème}	1
Au-delà	0.5

Chaque pilote d'un équipage de deux pilotes doublera ses points obtenus au classement de chaque course auxquelles il a participé (classement général de catégorie + classement par classe s'il y a lieu) qui seront à multiplier par le coefficient défini dans le règlement particulier. Pour les pilotes prenant part seul aux deux courses, les résultats des courses 1 et 2 seront additionnés.

5.4. CLASSEMENT DU CHALLENGE

Toutes les courses inscrites au calendrier comptent pour le classement final du challenge. Pour qu'un pilote participe au classement final du challenge, il doit être inscrit, par épreuve, sur le plateau GT Sprint du Challenge, peu importe la catégorie.

5.4.1. EX AEQUO

Si deux ou plusieurs pilotes terminent la saison avec le même nombre de points, la place la plus élevée au challenge **Ultimate GT Sprint Cup** sera attribuée :

- a) Au titulaire du plus grand nombre de premières places,
- b) Si le nombre de premières places est le même, au titulaire du plus grand nombre de deuxièmes places,
- c) Si le nombre de deuxièmes places est le même, au titulaire du plus grand nombre de troisièmes places, et ainsi de suite jusqu'à ce qu'un vainqueur se dégage.

5.4.2. CLASSEMENT TEAMS

Le classement « Teams » récompensera l'équipe ayant totalisé le plus grand nombre de points, en considérant les résultats obtenus par la voiture ayant marqué le plus de points de chaque équipe à chaque course, peu importe la catégorie dans laquelle cette voiture a obtenu ses points. Si la catégorie comptait moins de 4 engagés, seul 50% des points seront pris en compte dans le calcul.

5.4.3. CLASSEMENT UCTC (Ultimate Cavalino Tridente Cup)

Suivant le nombre d'engagés, le classement UCTC récompensera l'équipe et le pilote engageant une Ferrari ou une Maserati ayant totalisé le plus grand nombre de points, en considérant les résultats obtenus par la voiture ayant marqué le plus de point de chaque équipe à chaque course, peu importe la catégorie dans laquelle cette voiture a obtenu ses points.

Dès 5 voitures : classement et podium dédié au sein de l'Ultimate GT-Sprint Cup.

5.4.4. COURSES COMMUNES AVEC UN ORGANISATEUR TIER

D'autres championnats et challenges pourront rouler dans le cadre de l'Ultimate GT-Sprint Cup. Le format de l'Ultimate GT-Sprint Cup n'évoluera pas. Les pilotes engagés dans les autres championnats et challenges marqueront des points dans un classement « invités » uniquement.

5.5. BONUS

Le comité se réunira à la fin de la saison et pourra s'il le souhaite donner un bonus de points aux concurrents méritants.

5.6. PRIX

La remise des prix s'effectuera lors du podium, après l'arrivée de la course. Il y aura un podium par catégorie.

Des trophées ou coupes seront distribués à chaque pilote prétendant au podium de chaque course et au classement de fin de saison.

Après chaque course, seront récompensés les équipages des trois premières voitures de chaque catégorie **Ultimate GT Sprint Cup**

Pour les catégories comportant moins de 4 partants seul le premier sera appelé sur le podium. Tout pilote prétendant au podium devra obligatoirement se présenter en combinaison.

Les prix à l'arrivée, indiqués dans le règlement de la catégorie ou dans le règlement particulier de la compétition, sont remis au concurrent ou à la personne désignée par celui-ci sur le bulletin d'engagement.

Seuls pourront prétendre aux prix distribués les pilotes ayant effectué, au minimum, 75 % du nombre de tours effectués par le vainqueur de la catégorie.

Le promoteur pourra attribuer des lots à sa convenance.

Les dispositions du règlement particulier du promoteur s'appliquent exclusivement au classement du challenge et au respect des obligations des participants.

6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. ZONE DES STANDS

Lorsque le circuit le permet, la voie des stands est divisée en trois zones :

- "Voie rapide" : c'est la voie la plus proche du mur de la zone de signalisation. Une voiture ne peut accéder à la voie rapide que par ses propres moyens.
- "Voie d'accélération et de décélération" : c'est la voie centrale.
- "Zone de travail" : c'est la partie la plus proche des stands où il est permis de travailler sur les voitures. Elle est matérialisée d'un côté par un mur ou par une ligne peinte devant le rideau du stand et de l'autre par une ligne de séparation avec la voie centrale.

Sauf disposition particulière annoncée lors du briefing, la vitesse sur la voie des stands est limitée à 60 km/h sous peine de pénalité.

6.1.1. RETOUR AU BOX

Tout pilote ayant dépassé le lieu de son emplacement d'arrêt ne peut y revenir que moteur arrêté, la voiture étant poussée à la main.

6.1.2. SIGNALISATION

En sortie de stands, un feu tricolore (rouge - vert - bleu) actionné par un commissaire est utilisé comme suit :

- À tout moment, les conducteurs prenant la piste doivent respecter le feu rouge ou vert.
- Un feu clignotant bleu est allumé à la sortie de la voie des stands lorsqu'une voiture en piste arrive à proximité de la sortie.

Pour reprendre la piste, le pilote rejoindra immédiatement la route de course que constitue la voie des stands, en franchissant la ligne continue qui délimite la zone d'arrêt dite "zone de travail".

6.1.3. INFRACTION

Tout usage irrégulier (accès, vitesse, circulation, arrêt, sortie) de la zone des stands fera l'objet de pénalités (voir annexe 5).

Les enfants de moins de 16 ans ne sont pas admis dans la voie des stands en dehors de la période réservée au Pit-Walk.

6.2. AIRE DE SIGNALISATION

Seront désignés 2 personnes par voiture afin qu'ils aient un emplacement en bord de piste dont l'accès est autorisé pendant toute la durée des essais et de la course. Cet emplacement sera autorisé par le biais d'un brassard orange dûment identifiable et spécifique à la catégorie.

Ces membres pourront donner aux pilotes les indications utiles, sans toutefois utiliser des emblèmes ou drapeaux et/ou feux semblables à ceux utilisés par l'organisation, seulement de cet emplacement.

Pénalisations : voir Annexe 5

6.3. AFFECTATION DES STANDS - PARC CONCURRENTS

Le Promoteur est seul compétent pour l'affectation des stands et les emplacements dans les parcs concurrents.

La localisation du panneau officiel d'affichage sera indiquée dans le règlement particulier. Celui- ci ne devra comporter que les informations ayant reçu l'aval du Collège des Commissaires Sportifs ou du Directeur de Course. En complément du tableau d'affiche, les résultats et informations importantes seront communiquées via le canal de discussion via l'application mobile désignée par le promoteur.

Les concurrents devront se conformer au règlement de police du circuit et notamment l'utilisation des sanitaires, des prises de courant ou d'eau, la circulation dans le parc, le respect des riverains pour ce qui concerne la mise en route des moteurs en dehors des heures prescrites.

Dès la fin des vérifications techniques préliminaires, toute voiture vérifiée ne peut quitter les installations du circuit sans un accord exprès du Directeur de Course.

L'organisateur de l'épreuve aura toute latitude pour faire respecter le règlement concernant le parc concurrent et devra faire un rapport au Collège des Commissaires Sportifs pour tout manquement à l'une des règles énoncées ci-dessus.

Tout manquement aux règles définies par cet article pourra faire l'objet d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification.

6.3.1. VOITURES PARTICULIERES

Le Promoteur pourra interdire l'accès du parc aux voitures particulières, à l'exclusion des véhicules d'assistance, à condition qu'il mette à la disposition de celles-ci un parking aménagé situé à proximité immédiate du parc concurrent.

6.3.2. OPERATIONS COMMERCIALES

Toute opération à caractère commercial ou promotionnel devra avoir reçu, par écrit, l'autorisation du promoteur et de la Direction du circuit.

7. INCIDENTS – RECLAMATIONS - APPEL

Pénalités : Récapitulatif pénalités **Ultimate GT Sprint Cup**

Réclamations et appels – voir Article VII et VIII des Prescriptions Générales FFSA.

Le Collège des Commissaires Sportifs pourra infliger des pénalités supplémentaires à l'Annexe 5 pour toute infraction ne respectant pas le présent règlement, même si ces infractions ne sont pas inscrites à l'Annexe 5.

7.1. INCIDENTS

Un "incident" signifie un fait ou une série de faits impliquant un ou plusieurs pilotes, ou toute action d'un pilote, qui est rapporté aux Commissaires Sportifs par le directeur de l'épreuve (ou noté par les Commissaires Sportifs et rapporté au directeur de l'épreuve pour enquête), et qui :

- A nécessité la suspension d'une course en application de l'Article 150 ;
- A violé le présent Règlement Sportif ou le Code ;
- A fait prendre un faux départ à une ou plusieurs voitures ;
- A causé une collision ;
- A fait quitter la piste à un pilote ;
- A illégitimement empêché une manœuvre de dépassement légitime par un pilote ;
- A illégitimement gêné un autre pilote au cours d'une manœuvre de dépassement.

A moins qu'il ne soit totalement clair qu'un pilote est à l'origine d'un des cas susmentionnés, tout incident impliquant plus d'une voiture fera généralement l'objet d'une enquête après la course.

La décision de mise sous enquête sera communiquée au concurrent par écran et/ ou par le Chargé des Relations avec les Concurrents. Le pilote mis en cause ne pourra pas quitter le circuit sans avoir été entendu par le Collège des Commissaires Sportifs.

7.2 PENALITES

Les pénalités suivantes pourront être appliquées

7.1.1. PENDANT LES ESSAIS

Présentation d'un panneau fond noir lettres STOP and GO (dimensions 60 x 40 cm) accompagné du numéro du pilote concerné :

- Pour non-respect des drapeaux,
- Pour conduite anti-sportive,
- Pour non-respect des consignes de sécurité dans la zone des stands et aire de signalisation,

Et également :

- Annulation du temps du tour au cours duquel cette infraction a été constatée, pour non-respect de la route de course,
- Annulation du meilleur temps de la séance d'essais pour non-respect des drapeaux, la pénalité pouvant être accentuée selon la gravité de l'infraction,
- Annulation des temps réalisés dans la séance concernée pour conduite anti-sportive.

Ces décisions seront communiquées au plus vite au concurrent ou à son représentant.

7.1.2. PENDANT LA COURSE

Présentation d'un panneau fond noir lettres blanches « Drive Through » (dimensions 60 x 40 cm) accompagné du numéro du pilote concerné :

- Pour départ anticipé,
- Pour simulation de départ lors du tour en formation,
- Pour non-respect des distances imposées lors du tour de formation lors d'un départ, ou non-respect de ligne
- Pour dépassement lors du tour de formation précédent le départ lancé ou sous procédure Safety Car,
- Pour non-respect de la route de course,
- Pour conduite anti-sportive,
- Pour non-respect des drapeaux,
- Pour non-respect des consignes de sécurité dans la zone des stands et aire de signalisation.

Une pénalité de Drive Through notifiée à un concurrent au cours des trois derniers tours par la Direction de Course, sera transformée automatiquement en une pénalité de 30 secondes dans le classement de la course.

Présentation d'un panneau noir lettres blanches STOP and GO (dimensions 60 x 40 cm) accompagné du numéro du pilote concerné :

- Pour non-respect du temps de conduite.

La durée de la pénalité sera celle découlant de l'infraction.

Le STOP AND GO sera fait devant le box du concurrent sous la responsabilité du team manager.

A la présentation d'un des panneaux ci-dessus, accompagné du numéro du pilote concerné, la pénalisation devra être appliquée dans les 3 tours qui suivront la notification de l'infraction par le Directeur de Course. La pénalité ne doit pas être effectuée sous FCY ou sous safety car.

La présentation de l'un des panneaux ci-dessus sera faite, au besoin, lors de trois passages successifs (hors FCY ou SC) de la voiture devant la Direction de Course.

Si cette manœuvre répétée demeure sans effet, le Collège des Commissaires Sportifs convoquera le pilote concerné et prendra toutes pénalités qu'il jugera utiles selon la gravité et la répétitivité de l'infraction.

Sur rapport ou demande du directeur de course, il appartiendra aux commissaires sportifs de décider si un ou des pilote(s) impliqué(s) dans un incident doit(vent) être pénalisé(s).

Les Commissaires Sportifs pourront infliger à tout pilote impliqué dans un incident, en plus des pénalités existantes, un recul de places sur la grille de départ pour une course ultérieure disputée par le pilote. Cette pénalité ne doit être appliquée qu'en cas de conduite antisportive.

Les pénalités de Drive Through et Stop and Go, ne sont susceptibles ni de réclamation ni d'appel.

7.1.3. PENALITES FINANCIERES

Les pénalités financières seront à verser à GP MOTORS SPORT SERIES SA. Les sommes récoltées seront attribuées à une ou plusieurs associations choisies par le promoteur.

7.2. DISQUALIFICATION

Toute décision de disqualification d'un pilote prise par les Commissaires Sportifs pendant le déroulement des essais ou de la course sera signifiée par les soins du Directeur de Course après présentation d'un drapeau noir par note écrite motivée remise au pilote.

En cas de disqualification d'un pilote, le Collège des Commissaires Sportifs décidera si les pilotes immédiatement classés après lui remontent d'une place ou non.

Un Commissaire Sportif notera les infractions pour lesquelles la récidive est de nature à aggraver la pénalité, le Collège des Commissaires Sportifs étant seule habilité à fixer la notion de récidive.

Règlement Technique

8. VOITURES ADMISES

Sur invitation et après acceptation du dossier par le promoteur. Le promoteur se réserve le droit de changer la classe et/ou catégorie d'une voiture en fonction de ses performances.

8.1. CATEGORIES

8.1.1. UCS1

- Voitures homologuées en GT1 FIA conformes à l'article 258 et GT1 de plus de 5 ans ayant fait l'objet de modifications techniques et non conformes à leurs règlements spécifiques
- Voitures homologuées en LMGTE FIA conformes au règlement spécifique « LMGTE ».
- Voitures homologuées en GT3 FIA et GT3 ASN à partir de 2010 (année d'homologation) conformes au règlement spécifique « GT3 article 257A ».
- RS01
- Vortex V2.0
- Toute autre GT, sur dossier auprès du promoteur

Pour les GT3 l'article 257A est applicable avec l'année de construction de la voiture.

Toute modification technique devra être répertoriée dans un dossier technique. Ce dernier sera à déposer auprès du Commissaire Technique pour validation.

En fonction des inscrits différentes classes pourront être créées.

8.1.2. UCS2

- Lamborghini SuperTrofeo (Evo, Evo II) conformes à leur réglementation d'origine
- Voitures de performance équivalentes à une Lamborghini SuperTrofeo EVO II, sous réserve d'approbation de l'organisateur.
- Voitures homologuées en GT3 FIA et GT3 ASN avant 2010 (année d'homologation) ayant fait l'objet de modifications techniques et non conformes à leurs règlements spécifiques « GT3 article 257A ».
- Voitures homologuées en GT3 FIA et GT3 ASN avant 2010 (année d'homologation), conformes à leurs réglementations spécifiques « GT3 article 257A ».
- Ferrari 488 Challenge, Ferrari 488 Challenge Evo, Ferrari 296 Challenge.
- Vortex 1.0 conformes à leur homologation.

Cette classe autorise les GT d'ancienne et nouvelle génération ainsi que les voitures de coupe de marque dont la performance sera jugée supérieure aux UCS3 et ne pouvant atteindre les performances des UCS1. Pour les GT3 l'article 257A est applicable avec l'année de construction de la voiture.

Toute modification technique devra être répertoriée dans un dossier technique. Ce dernier sera à déposer auprès du Commissaire Technique pour validation.

En fonction des inscrits différentes classes pourront être créées.

Les performances des voitures UCS2 devront être inférieures à celle des UCS1.

8.1.3. UCS3

- Alpine A110, Aston Martin Vantage, Audi R8 LMS, BMW M4, Ginetta G56, Ginetta G55, Mercedes AMG GT, Porsche Cayman CS RS, Porsche Cayman 981 CS, Porsche Cayman 718 CS, Toyota GR Supra
- Toute voiture de niveau équivalent à celui des UCS4, ou susceptible de l'être, sur dossier auprès du promoteur

Les performances des voitures UCS3 devront être inférieures à celle des UCS1 et UCS2.

8.1.4. UCS4

- Voitures Alpine A110 Cup conformes à leur règlement d'origine
- Voitures Ligier JS2R conformes à leur règlement d'origine.
- Mitjet SuperTourisme conformes à leur règlement d'origine.
- Ginetta GTA conformes à leur règlement d'origine.
- Aston Martin Vantage et Audi R8 LMS anciennes générations, Ginetta G55, Porsche Cayman 981 CS.
- Toute voiture de niveau équivalent à celui des UCS4, ou susceptible de l'être, sur dossier auprès du promoteur

Les performances des voitures UCS 4 devront être inférieures à celle des UCS1, UCS2 et UCS3.

8.1.5. PORSCHE CUP

Voitures issues des séries Porsche Carrera Cup ou SuperCup conformes à leur règlement d'origine.

- Porsche 992 (autorisation ABS et extension datas, plaquettes de frein libres, échappement Carrera Cup France), poids minimum 1292kg (sans carburant ni pilote)
- Porsche 991 (autorisation ABS), poids minimum 1232kg (sans carburant ni pilote)

En fonction des inscrits différentes classes pourront être créées (classe 992 / classe 991 / etc.). Les aides au pilotage (antipatinage et ABS) sont autorisées.

Pour les Porsche 911 GT3 Cup modèle 992, il est autorisé d'utiliser le kit ravitaillement endurance ref MT000120A (set tank tower refuelsystem 992 Cup).

8.1.6. SPECIFICITES

En fonction des inscrits différentes classes pourront être créées et d'autres catégories pourront être ajoutées et fonction des demandes d'inscription.

Pour toutes les catégories, le promoteur se réserve le droit d'ajuster les performances d'une voiture en modifiant les brides, le poids, la capacité du réservoir et/ou le régime moteur, la pression de turbo ou toute autre caractéristique de la voiture. Il pourra aussi décider d'appliquer une pénalité d'arrêt aux stands à ajouter au temps minimum d'arrêt de la voiture.

Le Promoteur est habilité à demander aux concurrents et aux constructeurs toute information qu'il jugerait utile pour élaborer des systèmes d'équivalence. Les concurrents et les constructeurs doivent fournir des données précises et fiables. Toute infraction aux principes ci-dessus sera sanctionnée par les Commissaires Sportifs, à tout moment pendant toute Compétition, y compris après la course.

9. PUBLICITÉ

9.1. PUBLICITE OBLIGATOIRE

Les concurrents et pilotes participants à l'Ultimate GT Sprint Cup doivent apposer sur leur voiture pour chaque épreuve et ce avant le début des vérifications techniques, la publicité imposée par le Promoteur (voir tailles et emplacements selon le plan d'identification Ultimate Cup Series annexe 7). Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités.

En aucun cas, l'identification des voitures définie par le Promoteur ne pourra être modifiée par les pilotes et/ou les concurrents.

Est interdite, sur les voitures et les combinaisons, toute publicité en concurrence avec l'**Ultimate GT Endurance & Sprint Cup** et l'un de ses partenaires (sauf accord donné par le Promoteur).

En cas de non-respect du plan d'identification défini par Ultimate Cup Series, des pénalités seront infligées (voir annexe 5).

9.2. PLAN D'IDENTIFICATION

Le plan d'identification à respecter est détaillé à l'annexe 7.

10. PLAN D'IDENTIFICATION OBLIGATOIRE

10.1. NUMERO DE COURSE

Un numéro de course valable pour toute la saison sera attribué à chaque voiture. Il devra être positionné selon le plan d'identification.

Les numéros doivent être placés conformément au plan d'identification défini par Ultimate Cup Series.

Sur les portières et le capot avant :

Dimensions : Hauteur de chiffre : 20.5cm, Espace entre 2 chiffres : 2cm.

Couleur : Chiffres blancs sur fond noir.

Police : SF TRANS ROBOTICS

Sur le pare-chocs arrière :

Dimensions : Hauteur de chiffre : 9cm, Espace entre 2 chiffres : 1cm.

Couleur : Chiffres blancs

Police : SF TRANS ROBOTICS

Un kit de 3 ensembles de numéros sera disponible auprès du Promoteur

En cas d'épreuve de nuit, les numéros devront obligatoirement être réfléchissant, afin d'être lus pendant la nuit.

Un kit complet « Nuit » sera disponible auprès du Promoteur. Les numéros seront à poser sur le fond noir fourni par l'organisation. Il appartient au concurrent de s'assurer que les numéros de course seront visibles en toute circonstance.

Les numéros et fonds seront fournis par l'organisateur. Seuls ces numéros et fonds sont autorisés.

11.PNEUMATIQUES - CARBURANT - EQUIPEMENT

11.1. PNEUMATIQUES

11.1.1. MANUFACTURIER

Pour toutes les voitures participant au challenge Ultimate GT Sprint Cup, seuls les pneus GOODYEAR slick et pluie portant le marquage spécifique du challenge seront acceptés. Les pneus pluie autorisés sont exclusivement des GOODYEAR fournis par APR. Le retaillage des pneus slick et pluie par les concurrents est interdit.

Les pneus sont à commander au minimum 10 jours avant l'épreuve, exclusivement à la société :

APR
3, rue du Pavin - Parc Logistique
63360 GERZAT

France. Tel : 04 73 24 24 24 Email : apr-contact@apr-europe.com

11.1.2. DIMENSIONS

Chaque concurrent devra obligatoirement utiliser la dimension et le type de pneus référencés pour sa voiture dans le tableau Annexe 4 du règlement.

Tout concurrent désirant s'engager avec une voiture non référencée dans le tableau devra s'adresser au Promoteur.

Même si les dimensions référencées sont semblables, aucun autre type de la marque et aucune autre marque ne sera toléré, que ce soit aux essais privés, essais libres, essais qualificatifs et en course (sauf autorisation donnée par le promoteur).

11.1.3. CHAUFFE

L'utilisation des armoires chauffantes permettant de chauffer les pneus est autorisée. L'utilisation tout traitement chimique des pneus est interdit.

11.1.4. ALLOCATION

Pour les essais privés, les pneumatiques ne sont pas limités.

Ces pneumatiques ne sont uniquement utilisables que lors des essais privés. Les pneus enregistrés pour l'épreuve (qualification et course) peuvent être utilisés en essais privés.

Tous les pneumatiques (slick ou pluie) doivent porter le sticker spécifique de la série y compris les pneus utilisés en essais privés (un train sans sticker autorisé pour les essais privés lors de la première participation). Le non-respect de cette règle ou de l'enregistrement des pneumatiques entraînera une pénalisation.

Le nombre de pneus slick est limité à :

Pour les essais qualificatifs et les courses :

- 2 trains de pneus maximum (4 pneus avant, 4 pneus arrière, ou 8 pneus si les dimensions avant et arrière sont identiques).

Chacun de ces pneus devra être marqué au plus tard 1h avant le début prévu de la 1^{ère} séance d'essais qualificatifs.

Pour des raisons de sécurité, le promoteur se réserve le droit d'autoriser des pneus supplémentaires pour la course.

Les pneumatiques pluie ne sont pas limités en nombre. Le panachage slick/pluie est interdit.

Les pneus pour piste humide pourront être utilisés uniquement si la piste a été déclarée humide par le Directeur d'Epreuve / Directeur de Course pour la séance d'essais (essais libres, qualifications) ou la course.

Quatre pneumatiques supplémentaires (avant ou arrière) dit « joker » pourront être utilisés en cours de saison en cas de pneumatique détérioré, après avis du fournisseur de pneumatique et validation du délégué technique. En cas d'engagement à la course, un seul pneumatique supplémentaire pourra être accordé. Cette dotation ne pourra pas excéder quatre pneumatiques supplémentaires dits « joker » durant la saison.

11.2. CARBURANT

Type de carburant : Super Sans Plomb 98 minimum conforme à l'Article 252-9 Annexe J

L'utilisation du carburant fourni par l'organisateur est obligatoire dès le début des essais privés et pour toute la durée de l'épreuve. Des contrôles seront effectués.

Tout additif est interdit.

Type de réservoirs acceptés :

- Soit le réservoir d'origine (s'il est conforme à l'homologation de la voiture),
- Soit un réservoir homologué FIA (Annexe J – paragraphe 14).

11.3. EQUIPEMENTS

11.3.1. ECHAPPEMENT

Pendant les essais et les courses, l'utilisation d'un silencieux est obligatoire.

Le bruit généré par la voiture en statique ne doit pas dépasser 100dB (A) aux trois quarts du régime maximum.

Cette mesure est effectuée à une distance de 0.5 m et à un angle de 45° par rapport au point de sortie de l'échappement.

- Toutes les mesures prises pour garantir que les limites maximales de bruit ne sont pas dépassées doivent être de nature permanente, et ne pas être annulées par la pression des gaz d'échappement.

Des contrôles pourront avoir lieu lors des vérifications techniques, pendant les essais et les courses.

Une zone de mesure du bruit, sera disponible à proximité du local technique, le jour des contrôles techniques. Cette mesure servira à établir une base de données « mesures statiques » dont le seul but est informatif et préventif.

11.3.2. TRANSPONDEUR

Chaque voiture devra être équipée lors de chaque épreuve d'un transpondeur COBRA 360 Multi Pilote 12V

Le concurrent est responsable du bon montage du système et de son bon fonctionnement en permanence. Il est de la responsabilité du Team Manager de s'assurer à tout moment que le nom du pilote indiqué sur les écrans de chronométrage est bien celui du pilote qui se trouve à l'intérieur de la voiture. Si le nom affiché sur les moniteurs n'est pas celui du pilote se trouvant à l'intérieur de la voiture, le Team Manager doit en informer la direction de course et le chronométrage immédiatement. Les positions transpondeur seront déterminées par la fiche d'engagement rendu par le concurrent, ou, à défaut, par la liste des engagés à l'épreuve.

11.3.3. LEST

Lorsqu'une voiture comporte un lest pour être au poids réglementaire, ce lest doit être déclaré par le concurrent et être plombé lors des vérifications techniques. Le lest doit être fixé de telle façon que des outils soit nécessaires pour le retirer.

L'installation éventuelle du lest doit être conforme à l'homologation de la voiture ou, à défaut, à l'article 252-2-2 de l'annexe J FIA.

11.3.4. TELEMETRIE - TRANSMISSION

Le transfert de données par télémétrie est autorisé. La liaison radio est autorisée sur les voitures.

Il est fortement recommandé aux équipes d'avoir une radio calée sur la fréquence de la direction de course. Elle pourra être rendue obligatoire si les conditions l'exigent.

Cette radio sera utilisée par le directeur de course pour communiquer avec les équipes. Les équipes ne peuvent utiliser cette fréquence pour aucune autre information. Les informations données sur la fréquence radio de la direction de course seront aussi affichées sur les écrans. Tous ces messages, écrits ou oraux, doivent être respectés. Toutes les équipes doivent être connectées au système de messagerie de la direction de course.

11.3.5. ECLAIRAGE

Les phares de série doivent conserver leur configuration homologuée ou d'origine et peuvent être composés de plusieurs points lumineux, phare à LED autorisés.

Les clignotants, feux arrière et catadioptries sont obligatoires.

Chaque voiture devra être équipée d'un feu de pluie à LED rouge à l'arrière ou être conforme à sa fiche d'homologation.

La puissance des phares et des feux arrière ne doit en aucun cas éblouir. Feux d'identification des voitures par leur stand :

Un tel feu ne doit en aucun cas être du type clignotant, rotatif ou à éclats, ceci étant strictement réservé aux véhicules d'intervention.

Le feu de pluie arrière doit être allumé en permanence lorsque la piste a été déclarée humide, sauf instruction contraire du Directeur de Course.

Pour les courses se déroulant la nuit,

- Chaque voiture devra avoir obligatoirement un point lumineux avant de chaque côté et un point lumineux arrière de chaque côté, en fonctionnement à tout moment de l'épreuve.
- Un maximum de 4 feux de route supplémentaires pourra être installé. Les feux additionnels doivent être conformes à la fiche homologation de la voiture ou validés par le délégué technique s'ils ne font pas partie de la fiche d'homologation. Ils devront être fixés suffisamment solidement et ne pas dépasser le périmètre de la voiture (projection au sol de la surface de la voiture vue de dessus). Ces feux additionnels pourront être des feux à LED. Sera considéré comme UN feu additionnel, un feu à LED dont la largeur n'excède pas 20cm.

- Les feux additionnels devront, de préférence, être intégrés dans le pare-chocs avant. A cette fin, il est permis de percer des trous dans le pare-chocs avant. Ils devront être installés obligatoirement dans le même espace que celui des feux avant d'origine ou sous la ligne horizontale formée par la base des feux avant d'origine.
- Ces modifications ne doivent pas générer d'appui aérodynamique ni d'ajout de flux d'air de refroidissement.

En cas de dysfonctionnement du système d'éclairage et signalisation lumineuse d'une voiture tant sur la piste qu'en circulant sur la voie des stands, le Directeur d'Epreuve peut en informer sans délai le concurrent, lequel devra, dans ce cas, remédier à la situation au prochain arrêt aux stands. Le Directeur d'Epreuve, pour des raisons de sécurité appréciées à sa seule discrétion, pourra décider d'ordonner l'arrêt immédiat de la voiture aux fins de réparation.

Au moins un essuie-glace en état de fonctionner est obligatoire.

11.3.6. SPECIFICITES – MISE EN MARCHE

Le moteur doit être mis en marche par le pilote seul, assis au volant sans aide extérieure. C'est la seule procédure admise pour le départ de la course et pour les mises en marche ultérieures durant la course.

Le démarrage à l'aide de batterie additionnelle est autorisé sur la grille de départ.

11.3.7. VITRES ET FILETS

11.3.7.1. Filet

Le filet de course est recommandé côté porte du conducteur pour toutes les voitures et doit être homologué conformément à la norme FIA 8863-2013 (Liste Technique FIA n°48).

Ils doivent être fixés aux points d'ancrages homologués (voir fiche d'homologation de la voiture) et être installés conformément aux spécifications d'installation publiées par la FIA (racing nets installation spécification V6). Pour les voitures ne disposant pas de point d'ancrage homologué, l'installation se fera en coordination avec le délégué technique.

11.3.8. ANNEAU DE REMORQUAGE

Toutes les voitures doivent être équipées à l'avant et à l'arrière d'un anneau ou d'une sangle de remorquage conforme à la fiche d'homologation de la voiture.

11.3.9. CAMERA EMBARQUEE

La caméra embarquée est obligatoire et doit être montée de façon à ce qu'elle filme la piste de course vers l'avant. Les données du système de caméra intérieure peuvent être utilisées par les commissaires sportifs, le Superviseur Sportif Officiel, et/ou le Directeur de Course, ou le Promoteur, pour enquêter sur tout incident.

La marque et le type de caméra sont libres.

La caméra doit impérativement être installée avant les vérifications techniques. Seules les fixations mécaniques et rigides sont autorisées. Le montage sera à faire valider par les commissaires techniques. La caméra intérieure doit toujours être activée et réglée sur le mode enregistrement lorsque la voiture est en piste ou dans la voie des stands. Tout manquement peut entraîner une pénalité.

Toute installation de caméra en extérieur est interdite.

11.3.10. MATERIEL DANS LA PIT-LANE

Les potences repliables, support(s) de flexible(s) d'air ou d'éclairage ne doivent pas dépasser la limite extérieure de la « zone de travail » et doivent se trouver à un minimum de 2 mètres au-dessus du sol.

Les bouteilles d'air doivent être solidement attachées ou encrées. Une protection autour des vannes et du détendeur doit être mise en place en permanence. La conformité des installations et les dates de validité des bouteilles d'air seront contrôlées.

Aucune bouteille d'air ne pourra se trouver au-delà de la ligne des 2,5m. Les bouteilles mobiles sont uniquement autorisées dans le box et sur la grille de départ.

11.3.11. ENREGISTREUR DE DONNEES

Un enregistreur de données avec capteurs, approuvé par le Promoteur, doit être installé dans toutes les voitures de catégorie GT3 en Endurance et Sprint, et sur toutes les Epreuves. Il est de la responsabilité de chaque équipe, de se procurer cet enregistreur de données, ainsi que les capteurs, de les installer, et de s'assurer qu'ils fonctionnent correctement. Le promoteur indiquera le système retenu.

Les voitures sans enregistreur, sans la totalité des capteurs nécessaires ou avec un enregistreur qui ne fonctionne pas correctement, ne seront pas conformes au règlement et pourront être signalées aux Commissaires Sportifs.

ANNEXES AU REGLEMENT SPORTIF ET TECHNIQUE

ANNEXE 1 – Arrêt d'une course

ANNEXE 2 – Pneumatiques

ANNEXE 3 – Pénalités

ANNEXE 4 – Charte Graphique

PROJET

ANNEXE 1 – ARRÊT D’UNE COURSE

En cas de nécessité, la Direction de Course pourra décider d’interrompre la course avec un drapeau rouge. Le Directeur de Course donnera l’ordre à tous les postes de commissaires de piste de présenter un drapeau rouge et les feux de la passerelle de départ seront eux aussi allumés rouge.

A partir du signal de drapeau rouge, plus aucun dépassement ne sera autorisé, la sortie de la voie des stands sera fermée.

Toutes les voitures doivent rejoindre la voie des stands et rester dans la voie de circulation.

Toutes les voitures sont considérées en procédure de Parc Fermé dès le signal du drapeau rouge, notamment pour les toutes les voitures étant dans la voie des stands à ce moment (tout travail devra immédiatement s’arrêter au moment du signal drapeau rouge, l’intervention pourra reprendre après le panneau 3minutes. Les voitures concernées, ne pourront reprendre la piste après la relance seulement derrière la dernière voiture du peloton stationnée dans la voie de circulation).

- Moins de 2 tours de course effectués, toutes les voitures rejoignent la ligne de SC2 en file indienne et procédure de Parc Fermé. Un nouveau départ sera donné avec la grille de départ initiale. Ce départ, pourra être donné derrière la voiture de sécurité. La distance de course sera réduite de 4 minutes. La totalité des points seront attribués.
- Au-delà de 2 courses, au moment du signal du drapeau rouge, la sortie de la voie des stands sera fermée. Toutes les voitures sur la piste rejoignent la voie des stands, restent sur la voie de circulation en procédure de Parc Fermé. La relance sera effectuée derrière la voiture de sécurité. Les voitures arrêtées dans la voie des stands devant le leader de la course prendront la piste au signal de la Direction de Course pour rejoindre l’arrière du peloton. L’horaire détaillé de la procédure sera diffusé par la Direction de Course. Le classement sera établi par l’addition des tours et du temps. Les points seront attribués dans leur intégralité si plus de 75% du temps de course est effectué. Dans le cas où la sommes des deux parties de la course représente moins 75% du temps de course, seul 50% des points seront attribués. Si la course doit être neutralisée par un drapeau à rouge à plusieurs reprises et que moins de 75% du temps de course est effectué, seul 50% des points seront attribués.
- En cas de drapeau rouge pendant une procédure SC, au-delà de 2 tours de courses, les voitures devront rejoindre la voie des stands est restées stationné dans la voie de circulation, en procédure de Parc Fermé. La relance sera effectuée derrière la voiture de sécurité. Les voitures arrêtées dans la voie des stands devant le leader de la course prendront la piste au signal de la Direction de Course pour rejoindre l’arrière du peloton.
- Au-delà de 75% de la durée de la course, la course ne sera pas relancée, toutes les voitures rejoindront le parc fermé et tous les points seront attribués.

Reprise de la course : Les relances de courses après la fin du deuxième tour de course se feront derrière la voiture de sécurité.

Les signaux suivants seront donnés aux concurrents jusqu’à la relance :

- -5 minutes
- 3 minutes : toutes les voitures positionnées devant le leader de la course rejoignent l’arrière du peloton par la piste, les dépassements sont interdits. Les interventions sur les voitures déjà à l’arrêt avant la neutralisation peuvent reprendre.
- 1 minute : Moteur
- 15 secondes

A l’heure H, la course sera relancée sous Safety Car.

ANNEXE 2 – PNEUMATIQUES

PNEUMATIQUES 1/2

Car				Front Slick	Rear Slick	Front Wet	Rear Wet
Brand	Chassis	Version	Year	Description	Description	Description	Description
Alpine	Cup			245/650R18 GY SLICK TC 02B3	265/680R18 GY SLICK TC 02B3	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3	265/680R18 GY RM9000-L/R TC 02W3
Alpine		GT4		245/650R18 GY SLICK TC 02B3	265/680R18 GY SLICK TC 02B3	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3	265/680R18 GY RM9000-L/R TC 02W3
Aston Martin	DBRS9	GT3		305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Aston Martin	DBRS9	GT3	2013/2014	300/680R18 GY SLICK GT 03C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Aston Martin		GT3	2016	300/680R18 GY SLICK GT 03C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Aston Martin		GT4		305/660R18 GY SLICK GT 02C1	300/680R18 GY SLICK GT 03C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3
Audi	R8 LMS	LMS		265/660R18 GY SLICK TC 02B3	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	265/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Audi	R8 LMS Ultra	GT3		305/680R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/680R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Audi	R8	GT3	2016	300/680R18 GY SLICK GT 03C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Audi	R8	GT4		305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Bentley		GT3		310/710R18 GY SLICK GT 04C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
BMW	M3	GT4		245/650R18 GY SLICK TC 02B3	265/680R18 GY SLICK TC 02B3	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3	265/680R18 GY RM9000-L/R TC 02W3
BMW	M3			265/680R18 GY SLICK TC 02B3	300/680R18 GY SLICK GT 03C1	265/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3
BMW	M4	GT4		305/660R18 GY SLICK GT 02C1	305/660R18 GY SLICK GT 02C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3
BMW	Z4	GT3		300/680R18 GY SLICK GT 03C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
BMW	M6	GT3	2016	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Chevrolet	Camaro	GT3		310/710R19 GY SLICK GT 01C1	310/710R19 GY SLICK GT 01C1	310/710R19 GY CR9000 GT 01W3	310/710R19 GY CR9000 GT 01W3
Chevrolet	Camaro	GT3	2016	310/710R19 GY SLICK GT 01C1	310/710R19 GY SLICK GT 01C1	310/710R19 GY CR9000 GT 01W3	310/710R19 GY CR9000 GT 01W3
Chrysler	Viper	GT1		305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Chrysler	Viper	GT3		305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Corvette	Z06	GT3		305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Corvette	Z06	GT3	2014	300/680R18 GY SLICK GT 03C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Corvette C7R	C7R	GT3	2016	300/680R18 GY SLICK GT 03C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Ferrari	F458	Challenge		235/645R19 GY SLICK GT 01C1	285/680R19 GY SLICK GT 01C1	235/645R19 GY CR9000 GT 01W3	285/680R19 GY CR9000 GT 01W3
Ferrari	F488	Challenge					
Ferrari	F355	Challenge		245/650R18 GY SLICK TC 02B3	285/680R18 GY SLICK GT 01C1	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3	285/680R18 GY CR9000-L/R GT 01W3
Ferrari	F360	Modena		245/650R18 GY SLICK TC 02B3	285/680R18 GY SLICK GT 01C1	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3	285/680R18 GY CR9000-L/R GT 01W3
Ferrari	F458	GT3	Avant 2013	305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 01C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY CR9000 GT 01W3
Ferrari	F458	GT2		300/680R18 GY SLICK GT 03C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Ferrari	F488	GT3	2016	300/680R18 GY SLICK GT 03C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Ferrari	F458	GT3	2013/2014	300/680R18 GY SLICK GT 03C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Ford	Mustang	FR500/GT3		305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Ford	GT	GT3		305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Ginetta	G55	Cup		245/650R18 GY SLICK TC 02B3	285/680R18 GY SLICK TC 02B3	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3	285/680R18 GY RM9000-L/R TC 02W3
Ginetta	G50			245/650R18 GY SLICK TC 02B3	265/680R18 GY SLICK TC 02B3	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3	285/680R18 GY RM9000-L/R TC 02W3
Ginetta	GT4			245/650R18 GY SLICK TC 02B3	265/680R18 GY SLICK TC 02B3	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3	285/680R18 GY RM9000-L/R TC 02W3
Ginetta	G57		2016	305/680R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/680R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Ginetta	G55			300/680R18 GY SLICK GT 03C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Lamborghini	Super	Trofeo		265/660R18 GY SLICK TC 02B3	305/660R18 GY SLICK GT 02C1	265/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3
Lamborghini	Gallardo	GT3		305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Lamborghini	Gallardo	GT3	2016	305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Lamborghini	LP560			305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Lamborghini	LP600			305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Lamborghini	Huracan			300/680R18 GY SLICK GT 03C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3

PNEUMATIQUES 2/2

Ligier	JS2R			245/650R18 GY SLICK TC 02B3	265/660R18 GY SLICK TC 02B3	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3	265/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3
Maserati	Coupe	06L/GT3(opt2)		265/660R18 GY SLICK TC 02B3	305/660R18 GY SLICK GT 02C1	265/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3
Maserati	MC3	GT3		300/680R18 GY SLICK GT 03C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Maserati	Trofeo			305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Mc Laren		GT3	Avant 2014	305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Mercedes	SLS	GT3		300/680R18 GY SLICK GT 03C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Mercedes	AMG	GT3	2016	300/680R18 GY SLICK GT 03C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Mercedes	AMG	GT4		305/660R18 GY SLICK GT 02C1	300/680R18 GY SLICK GT 03C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3
MITJET	2L					245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3
Mosler	MT	900		305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Nissan	GT-R	GT3		310/710R18 GY SLICK GT 04C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	997	R-GT3		305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	Cayman	S-Cup		245/650R18 GY SLICK TC 02B3	265/660R18 GY SLICK TC 02B3	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3	265/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3
Porsche	997	RS/GT de serie		245/650R18 GY SLICK TC 02B3	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	997	Cup	2010	245/650R18 GY SLICK TC 02B3	300/680R18 GY SLICK GT 03C1	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3
Porsche	996	Cup		245/650R18 GY SLICK TC 02B3	285/680R18 GY SLICK GT 01C1	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3	285/680R18 GY CR9000-L/R GT 01W3
Porsche	997	Cup		245/650R18 GY SLICK TC 02B3	285/680R18 GY SLICK GT 01C1	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3	285/680R18 GY CR9000-L/R GT 01W3
Porsche	964	RS, RSR		245/650R18 GY SLICK TC 02B3	285/680R18 GY SLICK GT 01C1	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3	285/680R18 GY CR9000-L/R GT 01W3
Porsche	Cayman	GT4		245/650R18 GY SLICK TC 02B3	285/680R18 GY SLICK GT 01C1	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3	285/680R18 GY CR9000-L/R GT 01W3
Porsche	996	bi-Turbo GT2		265/660R18 GY SLICK TC 02B3	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	265/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	991	Cup		265/660R18 GY SLICK TC 02B3	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	265/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	997	Cup S		265/660R18 GY SLICK TC 02B3	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	265/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	996	RS, RSR		265/660R18 GY SLICK TC 02B3	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	265/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	997	RSR		265/660R18 GY SLICK TC 02B3	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	265/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	993	Turbo GT2		265/660R18 GY SLICK TC 02B3	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	265/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	911	Turbo		265/660R18 GY SLICK TC 02B3	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	265/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	996	R		265/660R18 GY SLICK TC 02B3	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	265/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	911	GT3 R	2013-2014	305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	992	GT3 R		300/680R18 GY SLICK GT 03C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	997	RSR	2010-2012	305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	996	Turbo GT2		305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	911	GT3 R	2016	305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	992	Cup		305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Renault	RS01	Trophy		300/680R18 GY SLICK GT 03C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Saleen				305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Vortex		S1	2016	300/680R18 GY SLICK GT 03C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
TCR				265/660R18 GY SLICK TC 02B3	265/660R18 GY SLICK TC 02B3	265/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3	265/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3

ANNEXE 3 – PENALITES

Article	Désignation	Infraction	Directeur de course	Commissaires sportifs
3.2	Équipages Temps de conduite	Non-respect du temps minimum de conduite	<p>Pénalité appliquée sur le résultat final :</p> <p>Suppression d'un tour et ajout au temps de course de 10s par tour manquant</p> <p>Nombre de tours manquants = temps de conduite manquant/ meilleur temps en course de la voiture</p> <p>(Arrondi à l'unité supérieure)</p>	
		Non-respect du temps maximum de conduite	<p>Pénalité appliquée sur le résultat final :</p> <p>Suppression d'un tour et ajout au temps de course de 10s par tour supplémentaire</p> <p>Nombre de tours supplémentaires = temps de conduite supplémentaire/</p>	

			meilleur temps en course de la voiture (arrondi à l'unité supérieure)	
3.5	Vérification techniques	Retard aux vérifications		Rapport transmis aux commissaires sportifs
4.2.1	Voitures et équipements Carburant	Non-conformité technique		Rapport transmis aux commissaires sportifs
		Type de carburant non conforme		Rapport transmis aux commissaires sportifs
		Additif dans le carburant		Rapport transmis aux commissaires sportifs
		Type de réservoir non conforme	Mise en conformité ou refus de départ	

Article	Désignation	Infraction	Directeur de course	Commissaires sportifs
		Présence d'carburant dans le box		Rapport transmis aux commissaires sportifs
		Non utilisation du matériel de remplissage autorisé et/ou homologué		Rapport transmis aux commissaires sportifs
		Ravitaillement hors zone autorisée		
		Dépassement du litrage autorisé	STOP & GO + 10 secondes par litre supplémentaire	
		Non-respect du nombre d'intervenants dans la zone de ravitaillement	Une personne supplémentaire : drive through	

7.4.1	Ravitaillement		Puis 1 STOP & GO par personne supplémentaire	
		Non-respect de l'équipement des intervenants dans la zone de ravitaillement		Rapport transmis aux commissaires sportifs
		Participation aux essais privés, libres ou qualificatifs avec du carburant non fourni par le prestataire	Voiture arrêtée	Annulation des temps des essais
		Non-respect de la procédure d'accès à la zone de ravitaillement	STOP & GO	Rapport susceptible d'être transmis aux commissaires sportifs
		Non-respect de la procédure de sortie de la zone de ravitaillement	STOP & GO	Rapport susceptible d'être transmis aux commissaires sportifs
		Intervention non autorisée sur la voiture dans la zone de ravitaillement	STOP & GO	Rapport susceptible d'être transmis aux commissaires sportifs
		Non-respect des règles de dépôt de garantie de dépenses de carburant		Rapport transmis aux commissaires sportifs

		Utilisation de systèmes non autorisés pour chauffer les pneus ou traitement chimique		Rapport transmis aux commissaires sportifs
4.2.2	Pneumatiques	Non-respect de la marque, de la dimension et du type de pneu référencé pour sa voiture dans l'Annexe 4 du règlement	Arrêt de la voiture	Rapport transmis aux commissaires sportifs
		Utilisation de pneus non marqués et/ou non déclarés pour les essais privés et/ou libres, les essais qualificatifs et/ou la course		Rapport transmis aux commissaires sportifs
4.2.3.2	Échappement	Non-respect de la valeur maximale de bruit autorisé	Arrêt de la voiture par présentation du Drapeau noir avec rond orange pour remise en conformité.	
4.2.3.3	Transpondeur	Non fonctionnement du transpondeur Identification incorrecte du pilote au volant	Arrêt de la voiture par présentation du Drapeau noir avec rond orange pour remise en conformité. Arrêt de la voiture par présentation du Drapeau noir avec rond orange pour remise en conformité. Essais qualificatifs : annulation des temps du pilote mal identifié si non déclaré.	

4.2.3.6	Éclairage	Absence partielle ou totale d'éclairage et/ou de signalisation ou non-conformité	Arrêt de la voiture par présentation du Drapeau noir avec rond orange pour remise en conformité.	
	Essuie-glace	Absence ou non fonctionnement d'essuie-glace	Arrêt de la voiture par présentation du Drapeau noir avec rond orange pour remise en conformité.	

Article	Désignation	Infraction	Directeur de course	Commissaires sportifs
4.2.3.7	Spécificités Mise en marche	Non-respect de la procédure en cas de panne sur la piste		Rapport transmis aux commissaires sportifs
		Non-respect de la procédure dans la voie des stands	STOP & GO	Rapport susceptible d'être transmis aux commissaires sportifs
		Aide au démarrage par poussette non autorisée	Arrêt de la voiture par présentation du Drapeau noir avec rond orange pour remise en état de fonctionnement	Rapport susceptible d'être transmis aux commissaires sportifs
		Non-respect du nombre d'arrêts minimum valides obligatoires dans la voie des stands (article 7.7)	1 STOP & GO + temps manquant par rapport au "temps minimum d'arrêt au stand" arrondi à la seconde supérieure. Si pénalité non effectuée, addition : 40s + temps manquant	
		Dépassement du nombre d'intervenants sur	Une personne supplémentaire : drive through	

		une voiture devant les stands	Puis 1 STOP & GO par personne supplémentaire	
		Changement de pilote pendant un ravitaillement		Rapport transmis aux commissaires sportifs
7.5	Arrêts au stand	Dépassement du nombre d'intervenants sur une voiture devant les stands	Une personne supplémentaire : drive through Puis 1 STOP & GO par personne supplémentaire	
		Dépassement du nombre de personnes par voiture dans la zone de panneautage	Une personne supplémentaire : drive through Puis 1 STOP & GO par personne supplémentaire	
4.2.3.9	Anneau de remorquage	Absence ou non-respect de la conformité	Mise en conformité ou refus de départ	
4.3	Numéros de course	Non-respect de la conformité et de la lisibilité des N° de course sur la voiture	Arrêt de la voiture par présentation du Drapeau noir avec rond orange pour remise en conformité.	

Article	Désignation	Infraction	Directeur de course	Commissaires sportifs
5.1	Publicité obligatoire	Non-respect du plan d'identification de la publicité	Arrêt de la voiture par présentation du Drapeau noir avec rond orange pour remise en conformité.	
		Non-respect des règles de la concurrence de la Publicité		Rapport transmis aux commissaires sportifs

6.3	Zone des stands	Dépassement de la vitesse autorisée dans la voie des stands	STOP & GO de 5 secondes par Km/h supérieur en course, 50 € par km/h supplémentaire en essais	Rapport susceptible d'être transmis aux commissaires sportifs
6.3.7		Usage irrégulier de la zone des stands (accès, vitesse, circulation, arrêt, sortie, etc.)	STOP & GO	Rapport susceptible d'être transmis aux commissaires sportifs
6.4	Aire de signalisation	Non-respect de l'identification des signaleurs	1 drive through si 1 personne non ou mal identifiée + 1 STOP & GO par personne supplémentaire	
7.1	Briefing	Retard ou absence au briefing		Rapport susceptible d'être transmis aux commissaires sportifs
7.2	Essais	Non-respect de la procédure lors des essais		Rapport susceptible d'être transmis aux commissaires sportifs
7.5	Course	Retard pour la remise du formulaire de nomination du pilote prenant le départ de la course ou changement du nom du pilote	1 DRIVE THROUGH (si retard ou changement plus d'une heure avant le début de la procédure de départ) 1 STOP & GO de 1 minute (si changement moins d'une heure avant le début de la procédure de départ)	Rapport susceptible d'être transmis aux commissaires sportifs
7.5.2.1	Procédure de départ	Non-respect mise en épis dans les horaires prévus	STOP & GO	

7.5.2.2	Grille de départ	Intervention non autorisée sur la grille de départ	Départ de la voie des stands	Rapport susceptible d'être transmis aux commissaires sportifs
7.10	Arrivée	Plusieurs passages sous le drapeau à damier		Rapport transmis aux commissaires sportifs

PROTEGÉ

Article	Désignation	Infraction	Directeur de course	Commissaires sportifs
7.11	Parc fermé	Non-respect du régime de parc fermé		
8	Pilote ayant :	> causé la suspension d'une course en application de l'Article 150 > violé le présent Règlement Sportif ou le Code > fait prendre un faux départ à une ou plusieurs voitures > causé une collision > fait quitter la piste à un pilote > illégitimement empêché une manœuvre de dépassement légitime par un pilote > illégitimement gêné un autre pilote au cours d'une manœuvre de dépassement	STOP & GO Mise sous enquête Pénalité transformée automatiquement en une pénalité de 40 secondes au cours des trois derniers tours	Rapport susceptible d'être transmis aux commissaires sportifs OU Autre sanction sur la ou les épreuves suivantes
8.3.1		Non-respect des consignes de sécurité dans la zone des stands et aire de signalisation Non-respect des drapeaux	STOP & GO STOP & GO et annulation du meilleur temps de la séance d'essais	Rapport susceptible d'être transmis aux commissaires sportifs

	et/ou Pendant les essais			
		Conduite anti sportive	STOP & GO	Rapport susceptible d'être transmis aux commissaires sportifs

Article	Désignation	Infraction	Directeur de course	Commissaires sportifs
8.3.2	et/ou Pendant la course	Pour départ anticipé,		
		Simulation de départ lors du tour en formation		
		Non-respect des distances imposées lors du tour de formation lors d'un départ		
		Dépassement lors du tour de formation précédent le départ lancé ou sous procédure Safety Car	DRIVE THROUGH Pénalité transformée automatiquement en une pénalité de 30 secondes au cours des trois derniers tours	
		Non-respect de la position sur la grille de départ		
		Non-respect de la route de course		
		Conduite anti sportive		
		Non-respect des drapeaux		
		Non-respect des consignes de sécurité dans la		

		zone des stands et aire de signalisation		
9	Non-respect de la route de course pendant les essais et les qualifications	Première et seconde infraction	Tour concerné annulé	
		Troisième infraction	Meilleur temps annulé et tour concerné annulé	
	Non-respect de la route de course pendant une course d'une durée d'une heure et plus	Première infraction	Message radio team de la direction de course	
		Deuxième infraction	Drapeau d'avertissement	
		Troisième et quatrième infraction	5 secondes de pénalité	
		Cinquième infraction	Drive Through	
		Abus		Rapport transmis aux commissaires sportifs
10	Prix	Non-participation au podium d'arrivée		Rapport transmis aux commissaires sportifs
		Comportement antisportif sur le podium		Rapport transmis aux commissaires sportifs

ANNEXE 4 – CHARTE GRAPHIQUE

A – Combinaison pilote



COMBINAISON PILOTE
DRIVER SUIT



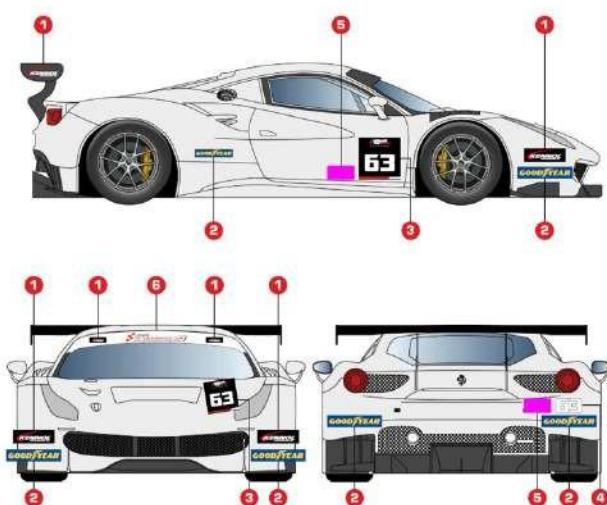
* Size : 11 x 6 cm

Le logo doit apparaître à gauche (côté cœur), sur la poitrine.
Logo must appear on the left [heart side] on the chest.

Ces patchs sont fournis par le promoteur. Toute marque concurrent devra être masquée.
These patches are provided by the promoter. All competing brands must be hidden.

VERSION 01 / 15.01.2024

B – PLAN DE STICKAGE GT ENDURANCE

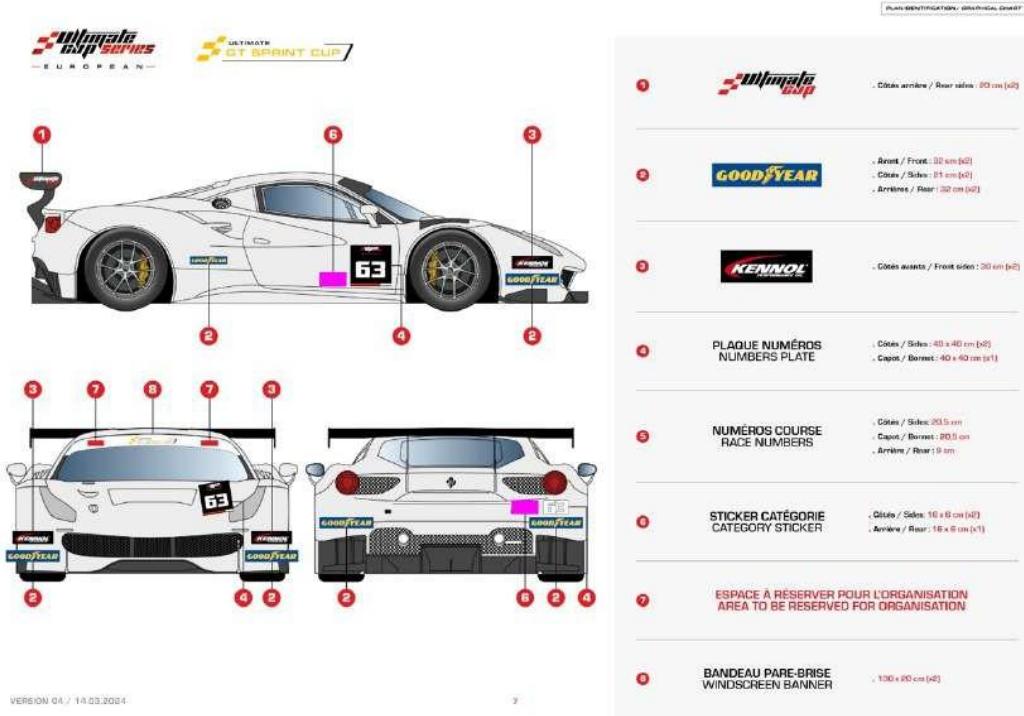


VERSION 06 / 10.03.2024

PLAN STICKING/GRAPHICAL STICKER

1	KENNOL	<ul style="list-style-type: none"> Côté avant / Front side : 30 cm (x2) Pare-brise / Windscreen : 30 cm (x2) Côté arrière / Rear side : 30 cm (x2)
2	GOODYEAR	<ul style="list-style-type: none"> Avant / Front : 32 cm (x2) Côte / Side : 31 cm (x2) Arrière / Rear : 32 cm (x2)
3	PLAQUE NUMÉROS NUMBERS PLATE	<ul style="list-style-type: none"> Côte / Side : 40 x 40 cm (x2) Capot / Bonnet : 40 x 40 cm (x1)
4	NUMÉROS COURSE RACE NUMBERS	<ul style="list-style-type: none"> Côte / Side : 20,5 cm Capot / Bonnet : 20,5 cm Arrière / Rear : 8 cm
5	STICKER CATÉGORIE CATEGORY STICKER	<ul style="list-style-type: none"> Côte / Side: 16 x 6 cm (x2) Arrière / Rear : 16 x 6 cm (x1)
6	BANDEAU PARE-BRISE WINDSCREEN BANNER	<ul style="list-style-type: none"> 130 x 20 cm (x1)

C – PLAN DE STICKAGE GT SPRINT



VERSION 04 / 11.03.2024