

Règlement Sportif et Technique

Ultimate Winter Cup 2026

TABLES DES MATIÈRES

ART. 1.	ORGANISATION	4
	1.1. PROMOTEUR – LICENCE D'ORGANISATION	4
	1.2. COMITÉ ORGANISATEUR	4
	1.3. RÈGLEMENTS	4
	1.4. OFFICIELS	5
	1.5. CALENDRIER	5
	1.6. FORMAT	5
ART. 2.	ASSURANCES	5
ART. 3.	CONCURRENTS ET CONDUCTEURS.....	5
	3.1. INSCRIPTIONS	5
	3.2. EQUIPES.....	7
	3.3. PASSES.....	8
	3.4. VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES.....	8
ART. 4.	VÉHICULES ÉLIGIBLES	10
	4.1. CATÉGORIE « UCS1 ».....	10
	4.2. CATÉGORIE « UCS2 ».....	10
	4.3. CATÉGORIE « UCS3 ».....	10
	4.4. CATÉGORIE « UCS4 ».....	10
	4.5. CATÉGORIE « PORSCHE CUP »	11
	4.6. CATÉGORIE NP02	11
ART. 5.	PLAN D'IDENTIFICATION OBLIGATOIRE – CAMÉRA DE BORD	12
	5.1. NUMÉRO DE COMPÉTITION.....	12
	5.2. CAMÉRA DE BORD	13
ART. 6.	ORGANISATION DE L'ÉVÉNEMENT	13
	6.1. BRIEFING PILOTES	13
	6.2. SÉCURITÉ DANS LES BOXES.....	13
	6.3. ACCÈS AUX BOXES	14
	6.4. SÉCURITÉ GÉNÉRALE.....	14
	6.5. CONDUITE	15
	6.6. ESSAIS - COURSE	16
	6.7. LA GRILLE	18
	6.8. LA COURSE	18
	6.9. PROCÉDURE DE DÉPART	18
	6.10. SUR LA GRILLE DE DÉPART	20
	6.11. PILOTES DE RÉSERVE	21
	6.12. PIT LANE	21
	6.13. PENDANT LES QUALIFICATIONS ET LA COURSE	21
	6.14. RAVITAILLEMENT	22
	6.15. PANNE – SORTIE DE ROUTE	22
	6.16. TEMPS MINIMUM D'ARRET AU STAND	23
	6.17. SAFETY CAR.....	24
	6.18. FULL COURSE YELLOW « FCY »	25
	6.19. DRAPEAU ROUGE	25
	6.20. REPRISE DE LA COURSE	26
	6.21. ARRIVÉE	27
	6.22. PARC FERMÉ	28
	6.23. TEMPS DE CONDUITE	28
	6.24. PÉNALITÉS D'ÉQUILIBRE ET TEMPS DE CONDUITE	29
ART. 7.	CLASSEMENT ET PRIX	29
	7.1. CLASSEMENT	29
	7.2. VAINQUEUR	29
	7.3 ORDRE	29

7.4 POINTS	29
7.5. CLASSEMENT PAR COURSE.....	29
7.6 ATTRIBUTION DES POINTS	29
7.7. CLASSEMENT FINAL DU CHALLENGE	30
7.8. EX AEQUO	30
7.9. CLASSEMENT TEAMS.....	30
7.10. PRIX.....	30
 ART. 8. PNEUS – CARBURANT - EQUIPEMENT	31
8.1. PNEUMATIQUES.....	31
8.2. CARBURANT	32
8.3. EQUIPEMENT - ECHAPPEMENT	32
8.4. TRANSPONDEUR.....	32
8.5. LEST	32
8.6. TELEMETRIE CATEGORIE GT – TRANSMISSION	32
8.7. TELEMETRIE CATEGORIE PROTOTYPES – TRANSMISSION.....	32
8.8. ECLAIRAGE	33
8.10. SPECIFITES – MISE EN MARCHE	33
8.11. FENÊTRES ET FILETS DE SÉCURITÉ	34
8.12. ANNEAU DE REMORQUAGE	34
8.13. ENREGISTREMENT DES DONNÉES.....	34
 ART. 9. PUBLICITE.....	34
9.1. PUBLICITE OBLIGATOIRE	34
9.2. PLAN D'IDENTIFICATION.....	34
 ART. 10. SITES ET INFRASTRUCTURES.....	34
10.1. ZONE DES STANDS (PIT LANE)	34
10.2. EQUIPEMENT DANS LA VOIE DES STANDS(BOXES).....	36
10.3. AIRE DE SIGNALISATION	36
10.4. AFFECTATIONS DES STANDS – PADDOCK.....	36
10.5. VOITURES PARTICULIERES	36
10.6. OPERATIONS COMMERCIALES.....	36
 ART. 11. INCIDENTS – RECLAMATIONS - APPEL.....	36
11.1. INCIDENTS	37
11.2. PENALITES.....	37
11.3. DISQUALIFICATIONS.....	39
11.4. RECLAMATIONS ET APPEL	39
 ANEXO I - CHARTE GRAPHIQUE	40
ANEXO II - DRAPEAU ROUGE	44
ANEXO III - PNEUS	45
ANEXO IV - PENALITES	47
ANEXO V - TEMPOS DE CONDUITE ET TABLEAU DES HANDICAPS	48

ART. 1. ORGANISATION

1.1. PROMOTEUR – LICENCE DE ORGANISATION

1.1.1. Le Trophée National intitulé **Ultimate Winter Cup** est régit par :

- Le Code sportif international de la FIA et ses annexes (ci-après dénommés « le Code ») ;
- Réglementation relative à la Série Nationale ;
- Prescriptions générales de l'automobilisme et du karting et prescriptions spécifiques de vitesse ;
- Le présent règlement sportif et technique spécifique à la série.

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

1.1.3. Ce règlement et ses annexes peuvent être modifiés ou complétés par l'organisateur de la série pendant la saison, sous réserve de l'approbation de la FPAK.

1.1.4. Tout pilote ou concurrent participant à l'Ultimate Winter Cup s'engage à respecter ces conditions, tant dans la lettre que dans l'esprit.

1.1.5. Il est de la responsabilité du concurrent, conformément à l'Art. 9.15.1 du CDI, de garantir ce qui suit : Garantir que toutes les personnes et tous les participants impliqués dans son inscription respectent intégralement les dispositions du Code, les Prescriptions Générales et Spécifiques relatives aux Circuits, les Règlements Techniques applicables, le présent Règlement Sportif et Technique ainsi que les règlements particuliers de chaque événement ; Assurer le respect de toutes les décisions internes relatives à la sécurité des conducteurs et des assistants pendant l'activité sportive.

1.1.6. Chaque concurrent doit désigner son représentant par écrit au moment de l'inscription à l'événement. Pendant toute la durée de l'événement, la personne responsable d'un véhicule inscrit à tout moment de la compétition devra, conjointement avec le concurrent, garantir le respect de ces dispositions.

1.1.7. Toute situation non prévue dans le présent règlement, ou tout besoin de modification, ainsi que tout litige pouvant surgir concernant son interprétation, sera jugé par la commission organisatrice et fera l'objet d'un addendum conformément à l'Art. 1.1.5 de ce Règlement.

1.1.8. Promoteur

GP MOTORS SPORT SA
Route des Bonnefontaines, 6
1700
Fribourg
Suisse contact@ultimatecup.eu

1.1.9. ASN

A Federação responsável é a FPAK:
Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting
Portela Business Center
Estrada Portela, nº73, Piso 2 - Escritório 6
2790-124 Carnaxide

1.1.10. Autorisation

Le présent règlement a été approuvé par la FPAK, Visa n°674/UWC daté du 27/01/2026.

1.2. COMITE D'ORGANISATION

1.2.1. Le comité d'organisation de l'**Ultimate Winter Cup** est composé de :

- Le Directeur Général de la Série;
- Le Chronométreur Officiel de la Série;
- Un représentant du promoteur

1.2.2. Selon le sujet à l'étude, la Commission Organisatrice pourra convoquer les personnes suivantes :

- Le délégué technique;
- Le directeur de course;
- Un membre du collège des commissaires sportifs ;

1.3. REGLEMENTS

1.3.1. La version portugaise du présent Règlement Sportif et Technique, ainsi que ses annexes et éventuels bulletins, constituera le texte de référence définitif en cas de litige ou d'interprétation.

1.3.2. Ce règlement sportif et technique entrera en vigueur le 1er janvier 2026 et remplacera tout autre règlement précédemment applicable au Trophée.

1.3.3. Tous les concurrents inscrits à l'**Ultimate Winter Cup** seront informés de toutes les modifications apportées au présent règlement sportif et technique, avec la date d'entrée en vigueur dûment précisée.

1.3.4. Tout fabricant, constructeur ou pilote souhaitant obtenir des éclaircissements sur un point du règlement entre deux épreuves peut en faire la demande auprès du promoteur. Toute interprétation émise par le Promoteur ne sera pas contraignante pour l'Autorité Sportive, représentée par le Directeur de l'Événement et le Collège des Commissaires Sportifs. À cet effet, le concurrent ou le pilote doit présenter une demande dûment motivée au Promoteur à l'adresse suivante :

GP MOTORS SPORT SA
Route des Bonnefontaines
6 - 1700 Fribourg, SUISSE

en précisant clairement les points sur lesquels des éclaircissements sont souhaités.

1.4. OFFICIELS

Pour l'**Ultimate Winter Cup**, le Promoteur nommera les officiels permanents suivants :

- 1 Directeur de Course responsable de l'épreuve/événement ;
- 1 Délégué Technique ;
- 2 Commissaires Sportifs, y compris le Président.

Dans les règlements particuliers de chaque épreuve/événement, le promoteur pourra nommer d'autres officiels de course, en fonction du nombre d'inscriptions.

1.5. CALENDRIER

L'Ultimate Winter Cup se déroulera conformément au calendrier communiqué par le promoteur.

Le calendrier est provisoire. Le FPAK et l'Ultimate Winter Cup se réservent le droit d'apporter des modifications. De même, l'organisation peut introduire des courses plus longues qui ne comptent pas pour le classement final de l'**ULTIMATE WINTER CUP**. Dans ce cas, un addendum sera rédigé pour établir les règles.

Dans le cas où un ou plusieurs événements au calendrier ne seraient pas organisés, l'**Ultimate Winter Cup** envisagera une solution alternative possible en collaboration avec la FPAK. Si le calendrier est réduit d'un événement parce que le FPAK et l'**Ultimate Winter Cup** ne peuvent pas remplacer un événement annulé, les frais d'inscription à cet événement seront remboursés.

1.6. FORMATS

1.6.1. Le plateau de l'**Ultimate GT Winter Cup** est réservée aux équipages composés de 1 à 3 pilotes suivant le format suivant :

- 3 sessions de qualifications de 15 minutes chacune ;
- Une course d'une durée de 3h pour chaque événement.

1.6.2. Le plateau de l'**Ultimate Proto Winter Cup** est réservée aux équipages composés de 1 à 3 pilotes suivant le format suivant :

- 3 sessions de qualifications de 15 minutes chacune ;
- Une course d'une durée de 3h pour chaque événement.

ART. 2. ASSURANCES

Pour chaque événement, l'Organisateur doit souscrire une assurance couvrant la responsabilité civile de l'organisateur et des participants, ainsi que de toute personne impliquée dans l'organisation. Cette assurance doit être conforme au Règlement de la FIA et au Code Sportif International en vigueur dans le pays où l'événement se déroule. Le certificat d'assurance doit être annexé au Règlement Particulier de chaque épreuve/événement et mis à disposition des concurrents. Cette assurance, souscrite par l'organisation, ne porte pas atteinte à l'assurance personnelle de toute personne physique ou morale participant à l'événement (pilote, équipe, etc.).

Tous les pilotes participant à l'événement ne seront pas considérés comme des tiers entre eux.

ART. 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. INSCRIPTIONS

Le promoteur peut refuser l'inscription d'un candidat, étant donné que l'**Ultimate Winter Cup** est ouverte uniquement sur invitation.

3.1.1. Licences

a) Tous les pilotes et concurrents qui participent à **Ultimate GT Winter Cup** doivent posséder une licence valide. Au minimum, une licence internationale C ou nationale A est requise pour participer à la compétition ou à la course, le cas échéant, des licences et/ou des autorisations valides délivrées par son ASN (Autorité Sportive Nationale). Pour les véhicules avec un rapport poids/puissance supérieur à 3 kg/cv, une autorisation nationale de participation au circuit (conditions disponibles auprès de la FPAK) est également acceptée. Pour les événements organisés à l'étranger, il est nécessaire de demander une autorisation pour participer à un événement national dans un pays étranger. **L'Ultimate Winter Cup** collectera les documents de licence pertinents au moment de l'inscription.

b) Pour tous les pilotes et concurrents participant à **l'Ultimate Prototype Winter Cup** doivent posséder une licence valide. Au minimum, une licence internationale C ou nationale A est requise et, le cas échéant, des licences et/ou autorisations valides délivrées par leur ASN (Autorité Sportive Nationale). Pour les événements organisés à l'étranger, une demande d'autorisation pour participer à un événement national dans un pays étranger (Start Permission) est nécessaire. **L'Ultimate Cup** collectera les documents de licence pertinents au moment de l'inscription.

c) Les documents officiels ne listeront que les licences présentées. Un sponsor peut associer son nom à celui de l'équipe, ou même le remplacer, à condition que l'équipe soit d'accord.

3.1.2. Inscription à la saison Ultimate Winter Cup

a) Toute demande d'inscription pour la saison complète de **l'Ultimate Winter Cup** doit être soumise au Promoteur à l'adresse suivante :

GP MOTORS SPORT SA
Route des Bonnefontaines
6 - 1700 Fribourg, SUISSE

b) Cette inscription doit être reçue par le Promoteur, accompagnée du paiement des frais d'inscription, au plus tard un mois avant le premier événement. Les inscriptions tardives pourront être acceptées jusqu'à 7 jours avant le début du premier événement.

3.1.3. Inscription à la course Ultimate Winter Cup

a) Pour participer à toute épreuve/événement de **l'Ultimate Winter Cup**, le concurrent doit envoyer son inscription au Promoteur au plus tard 7 jours avant le début de l'épreuve/événement. Pour être prise en compte, l'inscription doit être accompagnée du paiement effectué à :

GP MOTORS SPORT SA
Route des Bonnefontaines
6 - 1700 Fribourg, SUISSE

b) Les frais d'inscription pour chaque événement seront ceux spécifiés dans le formulaire d'inscription.

c) Les pilotes peuvent s'inscrire dans plusieurs catégories de **l'Ultimate Winter Cup** par épreuve/événement, mais ils ne peuvent inscrire qu'une seule voiture par catégorie à chaque épreuve/événement.

d) L'inscription d'un concurrent sera acceptée dans la limite des places disponibles, avec priorité aux participants de la saison complète.

e) Le concurrent inscrit pour la saison qui ne pourra pas participer à un ou plusieurs événements devra en informer l'organisateur par tout moyen avant la date limite d'inscription.

f) En cas de non-participation à un ou plusieurs événements, aucun remboursement ne sera effectué.

3.1.4. Code de bonne conduite

a) **L'Ultimate Winter Cup** est une série caractérisée par l'égalité des chances et l'équité, tant sur le plan technique que sportif. Tous les participants à la série, c'est-à-dire les participants, les officiels et l'organisation, contribuent de manière significative à la perception de la série, à la fois en interne et par le public en général, ainsi qu'à l'ambiance de la série par leur comportement et leur communication.

b) Tous les participants sont responsables de se comporter de manière à maintenir et à protéger, à long terme, le professionnalisme qui prévaut dans la Série, ainsi que le prestige dont jouissent la Série et ses participants dans le monde du sport automobile et auprès du public en général. De plus, la compétition juste et sportive constitue un aspect important de la sécurité pour tous les participants et vise à minimiser les risques encourus.

c) Pour cette raison, tous les participants acceptent de respecter la philosophie de **l'Ultimate Winter Cup** et de se conformer aux règles de conduite de la Série.

d) Tant sur les pistes qu'en dehors, tous les participants doivent :

- Traiter tous les participants, officiels et organisateurs avec respect,
- Respecter les lois et règles du sport, exemplifier et promouvoir l'équité, ainsi que les règles de conduite.
- Ne pas s'exprimer ni se comporter de manière insultante, offensante ou abusive, et ne pas tolérer de telles expressions ou comportements, que ce soit dans des conversations directes, des interviews, etc., ou dans d'autres formes de communication, telles que les communiqués de presse, les publications sur les réseaux sociaux, etc.
- Agir toujours pour la sécurité et coopérer en permanence aux efforts visant à réduire les risques.

- Utiliser les appels de manière durable, en privilégiant le bien-être, la sécurité et la satisfaction des autres au détriment des objectifs personnels.
 - Toujours respecter l'objectif du sport,
 - Informer les personnes concernées si leur comportement n'est pas caractérisé par l'équité, l'esprit sportif, le respect et la tolérance;
 - Coopérer avec toutes les autres personnes impliquées, afin de développer et d'améliorer continuellement le Trophée et son statut,
 - Respecter les lois et les coutumes locales dans les pays visités par le Trophée
- e) Les participants considérés comme responsables d'une ou plusieurs des infractions suivantes peuvent être exclus ou suspendus du Trophée par l'Organisateur, empêchés de participer à une ou plusieurs compétitions, ou peuvent subir des sanctions financières déterminées par l'Organisateur du Trophée, ainsi que des sanctions sportives déterminées par les Commissaires Sportifs de l'Épreuve/Événement :
- Ne pas avoir respecté les règles de bonne conduite ;
 - Avoir enfreint certaines règles ;
 - Avoir attiré l'attention sur eux par un comportement antisportif sur et en dehors de la piste ;
 - S'être exprimé ou comporté de manière irrespectueuse envers les autres participants, le personnel, les organisateurs, etc. ;
 - A ignorer les spécifications, instructions et réunions de l'Organisation du Trophée et/ou d'autres organes officiels dans le cadre de l'organisation et de la réalisation d'un événement ;
 - A ignorer les accords préalablement conclus (y compris entre concurrents, équipes et pilotes) et n'a pas respecté les obligations de performance ;
 - N'a pas agi dans l'intérêt du sport et/ou de l'objectif de réaliser les activités, conformément aux règles reconnues ;
 - A porté atteinte à la réputation du Trophée

3.2. EQUIPAGES

- a) Les règles pour la composition de l'équipe sont stipulées dans chaque règlement de la série respective.
- b) La catégorisation des pilotes est obligatoire pour tous les pilotes qui participent à la grille de **l'Ultimate Winter Cup**. Chaque pilote est classé de la manière suivante :
- c) Au maximum 15 jours avant le début du premier événement (c'est-à-dire 15 jours avant l'ouverture des vérifications administratives) auquel il souhaite participer, chaque pilote doit envoyer son dossier de palmarès au Comité de Catégorisation des Pilotes de la FIA en utilisant le formulaire de Catégorisation des Pilotes de la FIA disponible sur le site de la FIA : <http://www.fia.com/fia-driver-categorisation>.
- d) Les décisions relatives aux catégorisations relèvent de la responsabilité du Comité de Catégorisation des Pilotes de la FIA. La liste des pilotes catégorisés conformément aux définitions établies dans le Règlement de Catégorisation des Pilotes de la FIA doit être publiée sur le site web de la FIA au plus tard 48 heures avant le début de l'événement concerné (c'est-à-dire avant le début de la vérification technique).
- e) À la fin de chaque saison, le Comité de Catégorisation des Pilotes de la FIA examinera toutes les catégories sur la base des performances observées en compétition. La liste des catégories applicable à la saison suivante devra être publiée avant le 1er décembre de l'année précédente.

3.2.1. Pilotes non catégorisés au début de l'événement

- a) Si un pilote n'est pas classé par la FIA au début de l'événement, le Collège des Commissaires Sportifs lui attribuera une classification provisoire. Ces pilotes devront fournir leur historique de succès au Collège des Commissaires Sportifs.
- b) Pour tout pilote non catégorisé par la FIA et qui n'a pas soumis de demande de catégorisation, des frais de 350 € seront facturés pour **l'Ultimate Winter Cup**.
- c) Pour tout pilote non catégorisé par la FIA, mais ayant soumis une demande de catégorisation, des frais de 150 € seront facturés pour **l'Ultimate Winter Cup**.
- d) Cette catégorisation sera provisoire et en aucun cas elle ne sera considérée comme une catégorisation de la FIA. Les pilotes non catégorisés ne pourront pas participer à aucune épreuve/événement.

3.2.2. Categorisation AM

- a) Nonobstant ce qui précède, une commission dédiée, composée, entre autres, d'un représentant de l'organisation, du Directeur Technique de la série et du Directeur Sportif de la série, pourra attribuer la classification AM à tout pilote classé Bronze par la FIA, sur demande du Pilote ou du Concurrent, à condition que cette classification :
- Ne compromette pas la sécurité sur la piste ;
 - Ne constitue pas un avantage sportif par rapport aux autres équipes inscrites dans la même catégorie.
- b) Toute demande soumise à la commission dédiée par le Pilote ou le Concurrent et qui n'est pas accompagnée des éléments suivants doit être considérée comme irrecevable :

- Une lettre décrivant les raisons de la demande ;
- Une liste complète des résultats du pilote avec une analyse des performances basée sur le meilleur tour et la moyenne des 20 meilleurs tours réalisés par le pilote sur piste sèche, pour tous les événements significatifs auxquels le pilote a participé au cours des 3 dernières années (un minimum de 5 événements doit être fourni pour que la demande soit acceptée. Si le pilote a participé à moins de 5 événements pendant cette période, fournir le maximum d'informations permettant de déterminer son niveau) ; l'analyse des performances doit inclure une comparaison directe avec les 5 meilleurs pilotes FIA Bronze pour chaque événement ;
- Spécifiez toutes les informations relatives à l'équipe, à la voiture, à l'historique des réussites de l'équipe et tout autre détail pertinent (kilométrage des pneus, etc.) pour chaque événement en question ;
- La demande doit être soumise au maximum 30 jours avant le premier événement concerné.

c) Le pilote ou le concurrent doit répondre à toute demande d'informations supplémentaire de la part de la commission responsable. Lorsqu'une demande de catégorisation est reçue, la commission déterminera si les performances du pilote diffèrent suffisamment de celles des meilleurs pilotes de la catégorie Bronze pour justifier cette catégorisation et si les performances et le comportement du pilote sont compatibles avec les conditions de sécurité et de performance de la Série.

d) Si un avantage compétitif par rapport à d'autres pilotes de la même catégorie est identifié, la commission responsable évaluera la performance du pilote sur la base de ses 20 meilleurs tours à chaque course et effectuera une comparaison avec les pilotes de la catégorie Bronze du Trophée. La commission pourra, à tout moment, prendre toute décision qu'elle jugera appropriée concernant le maintien de la catégorie AM accordée à ce pilote. Cependant, un premier cas donne généralement lieu à un rapport d'avertissement adressé au pilote, et un second cas peut entraîner le retrait immédiat de la catégorie.

e) Les décisions de la commission dédiée en ce qui concerne la catégorisation sont immédiatement applicables et ne peuvent faire l'objet d'aucun recours. La catégorisation AM ne pourra en aucun cas être accordée par le Collège des Commissaires Sportifs ou par la commission dédiée en cas de demande tardive (moins de 15 jours avant l'événement) ou pour des pilotes non catégorisés par la FIA.

f) Les pilotes inscrits au Trophée seront donc classés de la manière suivante :

- Platine (traités de la même manière que les pilotes Or en ce qui concerne la composition de l'équipe, les temps de conduite, les pénalités et autres exigences) ;
- Or ;
- Argent ;
- Bronze ;
- AM.

g) Pour les règlements relatifs à la catégorisation des pilotes, consultez le Règlement de Catégorisation des Pilotes de la FIA à l'adresse suivante : <http://www.fia.com/fia-driver-categorisation>.

h) Pour tout équipage différent de ceux indiqués, la demande d'inscription sera examinée par l'Organisateur.

3.3. PASSES

3.3.1. Les passes seront accordés uniquement aux personnes faisant partie des équipes. Le concurrent est le seul responsable de ses accompagnants.

Chaque équipe recevra 9 passes par voiture (+ 1 pass par pilote) et par épreuve/événement, de la manière suivante :

- 4 passes « PITLANE » ;
- 5 passes « PADDOCK » ;
- 1 pass « TOUT ACCÈS » par pilote ;
- 1 pass de stationnement « PADDOCK P1 » ;
- 5 passes de stationnement « P3 ».

3.4. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

3.4.1. Les vérifications administratives, obligatoires pour tous les concurrents, seront effectuées au début de chaque épreuve. Les informations relatives à ces vérifications seront précisées dans le règlement particulier de l'épreuve/événement (dates, horaires et lieu d'ouverture). Chaque concurrent devra présenter les documents requis.

3.4.2. Les documents suivants doivent être présentés par le Concurrent pour vérification au moment de l'inscription à l'Événement et à toutes les Sessions Officielles :

- Licence de Compétition du Pilote ;
- Certificat de Capacité Médicale (cela pourrait être inclus dans la licence du Pilote) ;
- Autorisation de Départ (pour un titulaire de licence étrangère) de la Fédération qui a délivré la licence du conducteur (peut être incluse dans la licence du conducteur) ;
- Licence du Concurrent.

3.4.3. Sauf autorisation dûment accordée par le Collège des Commissaires Sportifs (ou par le Responsable de l'Événement, dans le cas d'une session non officielle), aucun Concurrent ne pourra participer à une session officielle sur la Piste sans figurer sur la liste des admis au départ.

3.4.4. À moins d'être dûment autorisés par le Collège des Commissaires Sportifs, les concurrents qui ne complètent pas le processus de vérifications documentaires et techniques initiales dans les délais ne seront pas autorisés à participer à l'événement.

3.4.5. Le non-respect de l'horaire des vérifications administratives et techniques initiales peut entraîner l'application d'une amende pouvant aller jusqu'à 1 000 €.

3.4.6. Toute demande de retard pour inspection initiale doit être envoyée au Collège des Commissaires Sportifs, qui acceptera ou rejettéra la demande, en fonction de la validité du motif du retard. Le montant de l'amende pourra être augmenté à la discrétion du Collège des Commissaires Sportifs si d'autres infractions sont observées pendant l'Événement. En cas de récidive, le Collège des Commissaires Sportifs peut disqualifier le Concurrent ou le Pilote de l'Épreuve/Événement.

3.5. VERIFICATIONS TECHNIQUES

3.5.1. Après la conclusion des vérifications administratives, les concurrents passeront la vérification technique des voitures et équipements, qui aura lieu à chaque épreuve/événement. Ces vérifications sont obligatoires et seront réalisées par les Commissaires Techniques mentionnés dans le Règlement Particulier de l'Épreuve. Les Commissaires Techniques peuvent, entre autres :

- Demander à tout moment la vérification de la conformité d'un véhicule ;
- Exiger qu'un concurrent ou son équipe démonte une voiture lors de la vérification technique afin de vérifier son éligibilité ou sa conformité ;
- Exiger qu'un concurrent prenne en charge les coûts résultant de toute non-conformité et/ou fournit un échantillon ou une pièce jugée nécessaire

3.5.2. Le concurrent est responsable de démonter et remonter la voiture après l'inspection

3.5.3. Le contrôle technique sera effectué dans la zone technique ou, le cas échéant, dans le garage du concurrent. Les informations relatives au contrôle (dates, horaires et lieu d'ouverture) seront précisées dans le Règlement Particulier de l'épreuve/événement.

3.5.4. Le véhicule doit être présenté dans les conditions suivantes :

- Avec les certificats d'homologation pour le réservoir de carburant et l'arceau de sécurité ;
- Sans carburant ;
- Avec tout dispositif de restriction, prêt à être scellé (le fil sera fourni par l'équipe) ;
- Avec tout lest, prêt à être scellé (le fil sera fourni par l'équipe) ;
- Avec le moteur scellé par le fabricant ou prêt à être scellé ;
- Installation de feux d'identification et supplémentaires, le cas échéant ;
- Avec tous les autocollants obligatoires (sécurité, identification, sponsors du Trophée, etc.) conformément à l'identité visuelle.

3.5.5. Le matériel suivant du pilote doit être présenté lors du contrôle technique (à la première inscription de chaque pilote) :

- Casque
- Appui frontal de la tête (FHR)
- Combinaison de course
- Sous-vêtements
- Bottes
- Gants

3.5.6. Un formulaire d'Équipement de Sécurité du Pilote doit être rempli par chaque pilote et remis lors du contrôle technique du véhicule. À la fin du contrôle, le casque de chaque pilote approuvé recevra un autocollant de validation à apposer sur la partie extérieure, dans le coin inférieur gauche de la zone du menton.

3.5.7. Pour l'équipe de stand (arrêt aux stands, ravitaillement), un formulaire « Équipement de Sécurité aux Stands » doit être rempli et envoyé.

3.5.8. Toute absence ou retard dans les vérifications administratives et/ou techniques entraînera des pénalités, comme spécifié dans l'Annexe 5.

3.5.9. Les contrôles peuvent être effectués sur n'importe quelle voiture à tout moment pendant l'épreuve/l'événement. En règle générale, après chaque séance officielle, la première voiture de chaque catégorie, ainsi qu'une ou deux voitures sélectionnées au hasard par le Commissaire Technique en chef, seront vérifiées.

3.5.10. La présentation d'une voiture lors du contrôle technique sera considérée comme une déclaration implicite du concurrent concernant la conformité de sa voiture.

3.5.11. Si une non-conformité technique est constatée pendant la saison, le concurrent pourra être exclu du Trophée de l'année en cours et perdra tous ses droits.

3.5.12. Un autocollant d'autorisation de participation à l'épreuve sera apposé à l'issue des vérifications techniques, après approbation des voitures par les commissaires techniques, vérification des installations de ravitaillement (le cas échéant) et confirmation de la conformité des équipements et installations des stands. Aucune voiture ne pourra participer à la course/à l'épreuve sans cet autocollant d'autorisation. Il ne doit pas être retiré (sanction : décision du Collège des commissaires sportifs) et doit rester visible à tout moment.

3.5.13. Il revient à chaque concurrent de prouver à tout officiel de course que sa voiture est en totale conformité avec le présent règlement à tout moment pendant l'épreuve et/ou la saison.

3.5.14. Les voitures de réserve, telles que définies ci-dessous, ne sont pas autorisées (sauf autorisation du Collège des commissaires sportifs). Une voiture de réserve est définie comme une voiture qui n'est pas destinée à participer à la compétition, mais à remplacer la voiture principale inscrite par le concurrent.

ART. 4. VÉHICULES ÉLIGIBLES

Le Promoteur se réserve le droit de modifier la classe et/ou la catégorie d'une voiture en fonction de ses performances.

CATÉGORIE GT

4.1. CATÉGORIE « UCS1 »

- Voitures GT1 homologuées par la FIA conformément à l'article 258 de l'annexe J, et voitures GT1 de plus de 5 ans ayant subi des modifications techniques et ne répondant plus à leurs réglementations spécifiques ;
- Voitures LMGTE homologuées par la FIA et conformes aux règlements spécifiques de la catégorie « LMGTE » ;
- Voitures FIA GT3 et ASN GT3 homologuées à partir de 2010 (année d'homologation), conformément aux règlements spécifiques de l'**« Article 257A du GT3 »**
- RS01;
- Vortex V2.0;
- Tout autre GT, sous réserve de la demande et de l'approbation du Promoteur.
- Pour les voitures GT, l'article 257A de l'annexe J s'applique, en tenant compte de l'année de fabrication du véhicule.
- Toute modification technique doit être consignée dans un dossier technique. Ce dossier doit être soumis au délégué technique pour validation.
- En fonction des entrées, différentes classes peuvent être créées.

4.2. CATÉGORIE « UCS2 »

- Lamborghini SuperTrofeo (Evo, Evo II) conformément à ses règlements d'origine ;
- Voitures dont les performances sont équivalentes à celles d'une Lamborghini SuperTrofeo EVO II, sous réserve de l'approbation de l'organisateur ;
- Les voitures FIA GT3 et ASN GT3 homologuées avant 2010 (année d'homologation) qui ont subi des modifications techniques et ne sont plus conformes aux règlements spécifiques de l'**« article 257A du GT3 »** ;
- Voitures FIA GT3 et ASN GT3 homologuées avant 2010 (année d'homologation), conformément à leurs règlements spécifiques de l'**« Article 257A du GT3 »** ;
- Ferrari 488 Challenge, Ferrari 488 Challenge Evo, Ferrari 296 Challenge;
- Vortex 1.0 conforme à l'homologation.

Cette catégorie autorise aussi bien les voitures GT anciennes que récentes, ainsi que les voitures de compétition monomarques dont les performances sont considérées comme supérieures à celles des UCS3, mais qui n'atteignent pas les niveaux de performance des UCS1.

Pour les voitures GT3, l'article 257A de l'annexe J s'applique, en tenant compte de l'année de fabrication du véhicule. Toute modification technique doit être consignée dans un dossier technique. Ce dossier doit être soumis au Délégué Technique pour validation.

En fonction des inscriptions, différentes classes peuvent être créées.

Les performances des voitures UCS2 doivent rester inférieures à celles des voitures UCS1.

4.3. CATÉGORIE « 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 l'UCS3, ou considérée comme telle, sous réserve de la demande et de l'approbation du Promoteur.
- Les performances des voitures UCS3 doivent rester inférieures à celles des voitures UCS1 et UCS2.

4.4. CATÉGORIE « UCS4 »

- Les voitures Alpine A110 Cup sont conformes aux règlements d'origine ;
- Les Ligier JS2R sont conformes aux règlements d'origine ;
- Mitjet Les voitures SuperTurismo respectent leurs réglementations d'origine ;
- Les voitures Ginetta GTA sont conformes aux normes d'origine ;
- Générations précédentes de l'Aston Martin Vantage et de l'Audi R8 LMS, Ginetta G55, Porsche Cayman 981 CS ;
- Tout véhicule de niveau équivalent à l'UCS4, ou considéré comme tel, sous réserve de la demande et de l'approbation du promoteur.

Les performances des voitures UCS4 doivent rester inférieures à celles des voitures UCS1, UCS2 et UCS3.

4.5. CATÉGORIE « PORSCHE CUP »

- Voitures des séries Porsche Carrera Cup ou SuperCup conformes à leurs règlements d'origine ;
- Porsche 992 (ABS et extension des données autorisées, plaquettes de frein gratuites, échappement Carrera Cup France), poids minimum 1292 kg (sans carburant ni conducteur) ;
- Porsche 991 (avec homologation ABS), poids minimum de 1232 kg (sans carburant ni conducteur) ;
- Porsche 997 (avec ABS et palettes de changement de vitesse autorisés).

a) En fonction des inscriptions, différentes classes peuvent être créées (Classe 992 / Classe 991 / etc.). Les aides à la conduite (contrôle de traction et ABS) sont autorisées.

b) Pour la Porsche 911 GT3 Cup modèle 992, l'utilisation du kit de ravitaillement longue durée réf. MT000120A (ensemble du système de ravitaillement de la tour du réservoir 992 Cup) est autorisée.

c) En fonction des inscriptions, différentes classes peuvent être créées et d'autres catégories peuvent être ajoutées en fonction des demandes des participants.

d) Pour toutes les catégories, l'Organisateur se réserve le droit d'ajuster les performances d'une voiture en modifiant les restricteurs, le poids, la capacité du réservoir de carburant et/ou le régime moteur, la pression du turbo ou toute autre caractéristique de la voiture. L'Organisateur peut également décider d'appliquer une pénalité Pit Lane à ajouter au temps d'arrêt minimum de la voiture.

e) Le Promoteur a le droit de demander aux concurrents et aux constructeurs toute information qu'il juge utile pour établir des systèmes d'équivalence. Les concurrents et les constructeurs doivent fournir des données précises et fiables. Toute violation des principes ci-dessus sera sanctionnée par les commissaires à tout moment pendant la compétition, y compris après la course.

CATÉGORIE PROTOTYPES

4.6. CATÉGORIE NP02

a) Voiture développée par Nova Proto dans la configuration définie pour l'Ultimate Cup.

POIDS:

Le poids minimum est de 865 kg.

b) AILERON

Position hauteur d'Aileron à respecter : 900mm par rapport au sol

c) CONFORMITÉ DU MOTEUR :

Un seul prestataire de services est désigné par Nova Proto pour la révision des moteurs NP02.

Ce fabricant de moteurs est le seul autorisé à entretenir et à sceller les moteurs par le fabricant et le promoteur.

Les nouveaux moteurs seront scellés par le fabricant Nova Proto.

d) CARTOGRAPHIE DU MOTEUR NP02 :

La cartographie du moteur sera identique à la dernière spécification connue pendant la saison 2025 (Paul Ricard #2 2025).

e) CAPACITÉ DU RÉSERVOIR DE CARBURANT NP02 :

La capacité du réservoir de carburant est libre. La seule limitation concerne l'utilisation du réservoir d'origine du catalogue Nova NP02.

f) CAMÉRA DE RECUL :

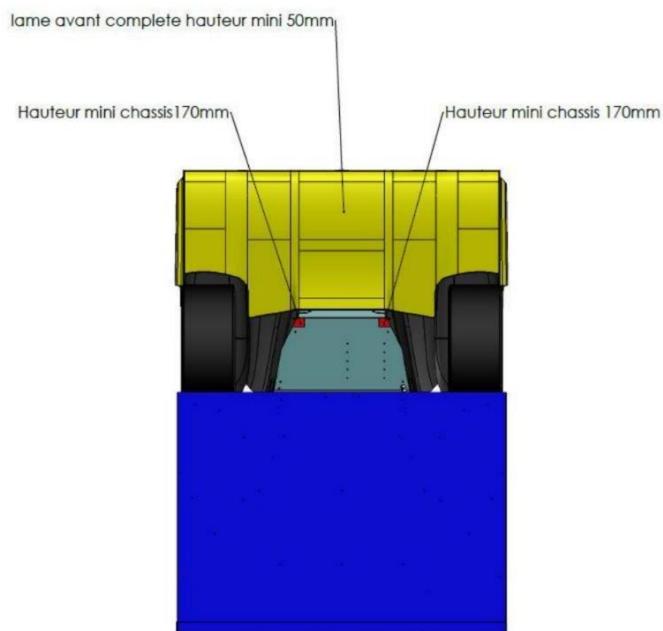
La caméra qui remplace le rétroviseur intérieur est obligatoire pour la saison 2025. La marque et le modèle sont toutefois libres. L'installation doit être effectuée conformément aux spécifications et recommandations fournies par Nova.

g) HAUTEURS DE CONDUITE :

Méthode de contrôle et hauteurs minimales :

- Voiture sans carburant, sans conducteur, pneus calibrés à 1,8 bar +/- 0,1
- Leste de 120 kg posé sur la lame avant (voir photos ci-dessous)
- Hauteur minimum 50mm sous la lame avant y compris dérives de lame (surfaces Jaunes)
- Une tolérance de 2mm est accordée au niveau des fixations et patin d'usure
- De plus la hauteur minimum du châssis est 170mm
- Contrôle effectué au niveau des 2 zones rouge

- Les contrôles seront effectués au local technique du circuit
- Un marquage au sol permettra de repositionner toutes les voitures au même endroit sur la dalle.



h) PLAQUETTES DE FREIN

Les plaquettes de frein seront obligatoirement les plaquettes d'origine Nova :



AUTRES CATÉGORIES

Suivant les demandes, d'autres catégories pourront être ajoutées et des classes pourraient être créées en fonction des participants

ART. 5. PLAN D'IDENTIFICATION OBLIGATOIRE – CAMÉRA DE BORD

5.1. NUMÉRO DE COURSE

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

5.1.2. Os números devem ser colocados de acordo com o plano de identificação definido pela **Ultimate Winter Cup**, conforme segue:

Sur les portes et le capot avant :

- Dimensions: Hauteur de chiffre: 20,5 cm, Espace entre 2 chiffres: 2 cm
- Couleur : chiffres blancs sur fond noir

- Type de police : SF TRANS ROBOTICS

- Sur le pare-chocs arrière :

- Dimensions : Hauteur des chiffres : 9 cm, Espace entre deux chiffres : 1 cm

- Couleur : chiffres blancs

- Type de Police: SR TRANS ROBOTICS

Un kit contenant 4 jeux de chiffres et 3 fonds sera disponible auprès du promoteur.

5.1.3. Pour les événements nocturnes, les numéros doivent être réfléchissants afin de rester lisibles la nuit.

5.2. CAMÉRA DE BORD

5.2.1. La caméra embarquée est obligatoire et doit être installée de manière à enregistrer la piste devant le véhicule. Les données du système de caméra embarquée peuvent être utilisées par les commissaires sportifs, le superviseur sportif officiel et/ou le directeur de course, ou par le promoteur, pour enquêter sur tout incident.

5.2.2. La marque et le type de caméra sont libres.

La caméra doit être installée avant la vérification technique. Seules les fixations mécaniques et rigides sont autorisées. L'installation doit être validée par les commissaires techniques. La caméra embarquée doit toujours être activée et configurée pour l'enregistrement lorsque la voiture est sur la piste ou dans les stands. Tout manquement à cette règle peut entraîner une pénalité.

L'installation de toute caméra extérieure est interdite.

5.2.3. Il revient également à l'équipe de s'assurer que la carte mémoire est correctement formatée et que la date et l'heure sont enregistrées. Une vue frontale claire est nécessaire ; la caméra doit enregistrer l'image à travers le pare-brise avant, sauf instruction contraire des officiels de course.

5.2.4. Les images doivent être mises à la disposition du directeur de course et/ou du collège des commissaires sportifs immédiatement lorsqu'elles sont demandées.

ART. 6. ORGANISATION DE L'ÉVÉNEMENT

a) L'événement commence par l'ouverture des vérifications administratives.

b) Tout au long de l'événement (entraînements et courses) :

c) Lors d'un arrêt au stand, le pilote qui repart ne peut que :

- Retirer le filet de sécurité ou le filet de protection de la fenêtre (le cas échéant) ;
- Éteindre les lumières ;
- Arrêter le moteur ;
- Détacher le harnais ;
- Retirer le casque ;
- Ouvrir la porte.

6.1. BRIEFING PILOTES

6.1.1. Le directeur de course tiendra une réunion d'information à l'endroit et à l'heure préalablement définis et communiqués aux concurrents dans le règlement particulier de l'épreuve, ses annexes ou par le biais d'un addendum. La présence à cette réunion d'information est obligatoire pour tous les pilotes et un représentant du concurrent, qui devra être présent pendant toute la durée de la réunion et signer la liste de présence. La porte de la salle de briefing restera fermée et toute absence ou retard sera signalé au Collège des commissaires sportifs. Les retards ou absences peuvent entraîner une amende pouvant aller jusqu'à 250 €.

6.2. SÉCURITÉ DANS LES BOX

6.2.1. Lorsqu'un véhicule s'arrête dans la zone de travail, il doit être garé à une distance minimale de 50 cm et maximale de 1 m du mur ou de la ligne de démarcation de la zone de travail (ligne de 2,50 m). Le véhicule doit être positionné parallèlement à la ligne/au mur mentionné(e). La personne responsable du véhicule doit s'assurer que la zone de travail est dégagée et évacuée avant son départ. Pénalité en cas d'infraction : à la discréction du Collège des commissaires sportifs.

6.2.2. Il est interdit de transporter du matériel (outils, batterie auxiliaire, etc.) vers ou depuis la zone de ravitaillement en passant par la ligne des stands.

6.2.3. Le responsable du contrôle des voitures est chargé de veiller à ce qu'une voiture ne puisse quitter la zone de travail que lorsque les conditions de sécurité sont garanties. Les voitures sur la voie rapide ont toujours la priorité sur celles qui quittent la zone de travail. Pénalité : à la discréction du collège des commissaires sportifs.

6.2.4. Le nombre de mécaniciens travaillant sur la voiture n'est pas limité lorsque celle-ci se trouve dans le garage.

6.2.5. Lorsqu'une intervention a lieu dans le garage, la voiture doit être poussée à l'intérieur et à l'extérieur par un maximum de 4 mécaniciens utilisant tous des sangles, le moteur étant coupé, et positionnée parallèlement à la ligne des stands devant son garage avant d'entrer ou de sortir à nouveau.

6.2.6. Si une voiture est bloquée en essayant de s'arrêter parallèlement à la ligne des stands ou en sortant de celle-ci

et doit être manœuvrée, elle doit être déplacée, moteur éteint, par un maximum de 4 mécaniciens, tous équipés de sangles.

Zone de signalisation : maximum 2 personnes par voiture.

Le non-respect de ces règles entraînera des sanctions (voir annexe IV).

6.2.7. Toute personne travaillant dans la zone de travail (y compris le conducteur du véhicule) doit être équipée comme suit :

- Vêtements longs (haut et bas, il est recommandé de porter des vêtements résistants au feu) ;
- Lunettes de protection ou masque ;
- Casque préalablement approuvé par les commissaires techniques ;
- Gants de protection (dans des circonstances exceptionnelles, un opérateur peut retirer ses gants si cela est absolument nécessaire).

Toutes ces règles s'appliquent à partir des séances d'entraînement libre ou privé de l'événement.

6.3. ACCÈS AUX BOXES

Pendant les entraînements et la course :

a) La porte du garage (côté piste) doit rester complètement ouverte ;

b) La visibilité à l'intérieur du garage doit rester dégagée, sans aucun obstacle (pièces de carrosserie, objets privés, piles de pneus, chariots, etc.) ;

c) Les commissaires techniques doivent avoir libre accès à l'intérieur

Sanction : à la discrétion du Collège des commissaires sportifs

6.4. SÉCURITÉ GÉNÉRALE

6.4.1. La compétition/l'événement sera organisé conformément au Code et aux autres règlements dûment approuvés par la FPAK.

6.4.2. Le comité organisateur, le directeur de course / directeur de l'épreuve peuvent proposer toute modification au présent règlement afin de garantir une plus grande équité dans la compétition, pour des raisons de sécurité ou autres, sous réserve de l'approbation de la FPAK ou de la FIA, le cas échéant.

6.4.3. Il est interdit de fumer ou d'utiliser tout équipement ou dispositif produisant des étincelles dans les stands, dans la zone des stands et sur le toit du bâtiment des stands.

6.4.4. Les réparations sur les voitures ne peuvent être effectuées que dans le paddock, le garage ou sur la grille de départ.

6.4.5. Les instructions officielles seront données aux pilotes au moyen des signaux prévus dans le Code. Les concurrents ne doivent pas utiliser de drapeaux similaires à ceux-ci.

6.4.6. Contrôle Anti dopage

Conformément à l'article 18 des PGAK

6.4.7. Le directeur de course et/ou le collège des commissaires sportifs peuvent exiger qu'un pilote se soumette à un examen médical ou à un contrôle antidopage/alcoolémie à tout moment pendant la course/l'épreuve. Voir l'annexe A du Code pour plus d'informations sur la réglementation antidopage de la FIA.

6.4.8. En dehors de la conduite sur piste, les concurrents ne sont pas autorisés à tenter de modifier par quelque moyen que ce soit l'adhérence d'une partie quelconque de la surface de la piste.

6.4.9. Toute violation ou non-respect des dispositions du Code, du présent Règlement relatif à la discipline générale de sécurité ou du Code de conduite sur circuit peut entraîner la disqualification du pilote concerné de l'épreuve, en fonction de la gravité de l'infraction.

6.4.10. Il est strictement interdit aux conducteurs de conduire leur véhicule dans le sens inverse du sens de circulation reconnu de la piste, sauf si cela est absolument nécessaire pour sortir le véhicule d'une position dangereuse et si cela est fait d'une manière compatible avec la sécurité générale. Le non-respect de ce règlement peut entraîner la disqualification de l'événement.

6.4.11. Il est interdit de pousser une voiture sur la piste. Dans des circonstances exceptionnelles, un pilote peut ne pas être pénalisé s'il aide les commissaires de piste à retirer la voiture d'une position dangereuse ou de la ligne de départ jusqu'à la zone des stands pendant la procédure de départ/reprise de la course.

6.4.12. Si un pilote rencontre des problèmes mécaniques graves pendant une séance d'essais libres, une séance de qualification ou une course, il doit quitter la piste dès que cela peut être fait en toute sécurité. Les pilotes qui ne respectent pas cette exigence et/ou qui obstruent une partie de la piste seront pénalisés à la discrétion du collège des commissaires sportifs.

6.4.13. Le pilote d'une voiture qui quitte la piste parce qu'il ne parvient pas à maintenir sa vitesse de course doit signaler son intention suffisamment à l'avance et est tenu de s'assurer que la manœuvre est effectuée en toute sécurité et aussi près que possible d'un point de sortie. Si une voiture s'arrête en dehors de la voie des stands, elle doit être retirée le plus rapidement possible afin que sa présence ne représente pas un danger ou ne gêne pas les autres pilotes.

Si une voiture s'arrête sur la piste, les commissaires de piste ont pour devoir de la retirer le plus rapidement possible afin que sa présence ne représente pas un danger ou ne gêne pas les autres concurrents. En cas d'assistance extérieure, qu'elle soit fournie par les commissaires de piste ou par une assistance mécanique (par exemple, remorque, grue, véhicule de remorquage, chariot télescopique ou similaire), la voiture pourra reprendre la course, sauf lors des qualifications, où elle ne pourra pas reprendre la session de qualification spécifique.

6.4.13.1. Si cette assistance permet au pilote de reprendre la course, cela doit être fait sans enfreindre aucune règle et sans obtenir aucun avantage durable.

6.4.13.2. Le pilote ne doit pas bénéficier de cette assistance pour redémarrer le moteur ;

6.4.13.3. Sanction : à la discrétion du Collège des commissaires sportifs : la disqualification du pilote et/ou du concurrent est possible.

6.4.13.4. Si le pilote s'éloigne de plus de 10 mètres de sa voiture, il peut être considéré comme ayant abandonné la séance (à la discréton des commissaires) ;

6.4.13.5. En cas de défaillance du système de remorquage, les commissaires de piste remorqueront le véhicule vers un endroit sûr en utilisant toute partie du châssis ou de la carrosserie qu'ils jugeront suffisamment résistante. Le concurrent ne pourra présenter aucune réclamation pour les dommages causés pendant les opérations de remorquage.

6.4.14. Pendant la course, la voiture récupérée sera ramenée aux stands pour réparation, en respectant les procédures d'arrêt aux stands stipulées à l'article 6.13. La voiture ne pourra reprendre la course qu'après avoir été approuvée par le délégué technique.

6.4.15. En sortant du véhicule, le conducteur doit toujours laisser le moteur au point mort ou l'embrayage débrayé et le volant dans la bonne position.

6.4.16. Le directeur de course peut ordonner à toute voiture immobilisée sur la piste de regagner les stands pour y être réparée, par tous les moyens possibles. Les concurrents ne peuvent se plaindre si la voiture ne peut être ramenée aux stands avant la fin des essais libres, des qualifications ou de la course.

6.4.17. Pendant la période commençant cinq (5) minutes avant et se terminant cinq (5) minutes après chaque séance d'essais libres, et pendant la période comprise entre le début du tour de formation précédent immédiatement la course et le moment où la dernière voiture entre dans le parc fermé, personne n'est autorisé à entrer sur la piste, à l'entrée des stands ou à la sortie des stands, à l'exception :

- Commissaires de piste ou autre personnel autorisé en fonction.
- Pilotes conduisant ou marchant, après avoir obtenu l'autorisation préalable d'un officiel de course.
- Les membres de l'équipe, lorsqu'ils poussent une voiture ou retirent l'équipement de la grille après que toutes les voitures ont quitté la grille lors du tour de présentation.
- Les membres de l'équipe lorsqu'ils aident les commissaires de piste à retirer une voiture de la grille après le départ de la course.

6.4.18. À la fin de chaque séance d'essais libres, de qualification et de course, chaque pilote ne doit franchir la ligne d'arrivée qu'une seule fois. Toute infraction à cet article peut entraîner une amende pouvant aller jusqu'à 500 € pour le pilote responsable.

6.4.19. Après le drapeau à damier, toutes les voitures doivent se rendre directement au parc fermé, sans s'arrêter, sans dépasser (sauf en cas d'extrême nécessité), sans recevoir aucun objet et sans aucune assistance (à l'exception des commissaires de piste, si nécessaire). Tout véhicule qui ne parvient pas à rejoindre le parc fermé par ses propres moyens sera placé sous le contrôle exclusif des commissaires techniques, qui le conduiront jusqu'à destination.

6.4.20. La voiture doit toujours garder ses phares, ses feux arrière et ses feux de brouillard allumés lorsque les séances sont déclarées « PISTE MOUILLEE » par le directeur de course. La décision finale revient au directeur de course. Il lui appartient de décider si un pilote doit s'arrêter parce que les feux sont allumés. Si une voiture est arrêtée pour cette raison, elle pourra revenir sur la piste une fois le problème résolu.

6.4.21. À tout moment pendant l'épreuve/l'événement, toute infraction au règlement qui, de l'avis des officiels, entraîne un risque grave pour la sécurité peut entraîner la disqualification du pilote concerné de l'épreuve/l'événement par le collège des commissaires sportifs.

6.4.22. Toute violation d'une partie quelconque de l'article 6 peut entraîner pour le concurrent ou le pilote individuellement responsable une ou plusieurs pénalités énumérées à l'annexe IV, à la discréton du collège des commissaires sportifs, nonobstant ce qui précède. Une pénalité différente peut être appliquée.

6.5. CONDUITE

6.5.1. Une voiture seule sur la piste peut utiliser toute la largeur de celle-ci. Cependant, dès qu'elle est rattrapée par une voiture qui s'apprête à la dépasser, le pilote doit laisser le pilote plus rapide le dépasser dès que possible. Pendant la course, le conducteur de la voiture la plus rapide est responsable de dépasser la voiture la plus lente de manière sûre et sportive.

6.5.2. Un pilote ne peut délibérément quitter la piste sans raison valable.

6.5.3. Si un pilote qui a été dépassé par un autre ne semble pas utiliser pleinement ses rétroviseurs, les commissaires de piste agiteront des drapeaux bleus pour indiquer que le pilote le plus rapide souhaite dépasser. Tout pilote qui ignore le drapeau bleu sera signalé au collège des commissaires sportifs, qui pourra le pénaliser de la manière suivante :

a) Lors d'une séance de qualification : à la discréction du collège des commissaires sportifs, avec une perte maximale de cinq places sur la grille de départ de la course.

b) Pendant la course : à la discréction du Collège des commissaires sportifs.

c) Les dépassements peuvent être effectués, selon les circonstances, aussi bien par la droite que par la gauche. Un seul changement de direction est autorisé pour défendre une position. Tout pilote qui revient sur la ligne de course après avoir défendu sa position en dehors de la ligne, doit maintenir une distance d'au moins une largeur de voiture entre sa propre voiture et la limite de la piste (ligne blanche) à l'approche du virage, pendant le virage, à la sortie du virage et à tout autre moment où la voiture derrière le dépasse, même de façon minime, la voiture qu'elle tente de dépasser.

6.5.4. Les manœuvres susceptibles de nuire aux autres pilotes, telles que plus d'un changement de direction pour défendre une position, l'obstruction délibérée d'une voiture au-delà des limites de la piste ou tout autre changement de direction anormal (en particulier lors du freinage ou exigeant qu'un autre pilote effectue une manœuvre d'évitement), sont strictement interdites. Tout pilote commettant l'une des infractions susmentionnées sera signalé au collège des commissaires sportifs et pourra être pénalisé de la manière suivante :

a) Lors d'une séance de qualification : à la discréction du Collège des commissaires sportifs, avec une perte pouvant aller jusqu'à dix places sur la grille de départ ou jusqu'à la disqualification, selon la gravité de l'infraction.

b) Dans une course : à la discréction du Collège des commissaires sportifs.

6.5.5. Un ou plusieurs drapeaux jaunes présentés à un ou plusieurs postes de signalisation indiquent la présence d'un danger quelconque devant. Les conducteurs doivent réduire leur vitesse et être prêts à changer de direction ou, éventuellement, à s'arrêter. Les dépassements sont strictement interdits dans ces circonstances jusqu'à ce que le conducteur ait dépassé le poste du drapeau vert.

6.5.6. Tout au long de la course/épreuve, les pilotes doivent respecter à tout moment les dispositions du Code de conduite sur circuit, tel que publié au chapitre IV de l'annexe L du Code.

6.5.7. Les pilotes doivent utiliser la piste à tout moment. Pour éviter toute ambiguïté, les lignes blanches qui délimitent la piste sont considérées comme faisant partie intégrante de celle-ci, mais pas les correcteurs. Un pilote sera considéré comme ayant quitté la piste si aucune partie de sa voiture n'est en contact avec celle-ci. Si une voiture quitte la piste pour quelque raison que ce soit, et sans préjudice des actions/sanctions énumérées ci-dessous, le pilote peut revenir. Toutefois, cela ne peut se faire que lorsque cela est sûr et sans obtenir aucun avantage en termes de temps ou de position.

6.5.8. Une voiture qui sort de la piste, la répétition d'erreurs graves ou l'apparence d'un manque de contrôle sur la voiture seront signalés au directeur de course et au collège des commissaires sportifs, qui pourront exclure le ou les temps au tour du pilote ou appliquer l'une des pénalités prévues à l'article 11.2.

6.5.9. Lorsqu'un pilote utilise la voie de secours, il doit respecter les instructions des commissaires de piste et réduire suffisamment sa vitesse avant de revenir sur la piste. Aucun avantage permanent (temps ou position) n'est autorisé.

6.5.10. À aucun moment, une voiture ne doit être conduite inutilement lentement, de manière erratique ou d'une manière qui pourrait être considérée comme potentiellement dangereuse pour les autres pilotes ou toute autre personne. Cela s'applique indépendamment du fait que la voiture soit conduite sur la piste, à l'entrée des stands ou dans la voie des stands.

6.6. ESSAIS - COURSE

6.6.1 ESSAIS PRIVES – ESSAIS LIBRES

a) Des séances d'essais privés et/ou des essais libres peuvent être organisés par le Promoteur à partir du jeudi matin précédent la date des séances de qualification.

b) Tout pilote participant à des séances d'essais privés dans le cadre de l'événement doit respecter strictement les mêmes règles que celles appliquées pendant les séances d'essais officiels et la course.

c) Pour être admis à participer à la course, tout pilote est tenu de participer à au moins une séance d'essais libres officiels, conformément au règlement particulier de la course/de l'épreuve, et doit le faire avec la voiture sur laquelle il est inscrit, sauf autorisation contraire du Collège des commissaires sportifs.

d) Sauf disposition contraire du présent règlement, les règles applicables dans les stands et sur la piste, ainsi que les mesures de sécurité, sont les mêmes pour une séance d'essais libres, une séance de qualification et une course.

6.4.2 QUALIFICATIONS

a) Il y aura une séance de qualification, divisée en trois sessions de 15 minutes chacune, avec un intervalle minimum de 5 minutes entre les sessions. L'horaire sera défini pour chaque véhicule participant et confirmé dans le programme. Tous les pilotes doivent effectuer au moins un tour chronométré (c'est-à-dire deux passages consécutifs sur la ligne de chronométrage de la piste) pour être admissibles à la course, sauf pour les équipes de quatre pilotes ou en cas de force majeure reconnue comme telle par les commissaires.

b) Pour les équipes composées de quatre pilotes, seuls trois participeront à la séance de qualification. Le quatrième pilote sera autorisé à prendre le départ de la course à condition d'avoir effectué au moins un tour chronométré (deux passages consécutifs sur la ligne de chronométrage de la piste) lors des essais libres ou privés.

c) Les équipes composées de seulement deux pilotes doivent participer aux trois sessions de qualification. Dans ce cas, l'un des deux pilotes doit participer à deux sessions non consécutives (c'est-à-dire la première et la troisième). Pour les concurrents de la catégorie UCS1, si l'un des deux pilotes est classé Silver ou Gold, il ne peut participer qu'à une seule séance. Le non-respect de l'une de ces règles entraînera l'annulation de tous les temps au tour de la voiture en question, et sa participation à la course sera soumise à l'approbation du Collège des commissaires sportifs.

d) Un seul pilote est autorisé par session, sous peine d'annulation de tous les temps au tour de cette session.

e) La session de qualification se déroulera comme suit :

- **Q1:** Le meilleur tour de chaque pilote sera enregistré et désigné MT1 ;

- **Q2:** Le meilleur tour de chaque pilote sera enregistré et désigné MT2 ;

- **Q3:** Le meilleur tour de chaque pilote sera enregistré et désigné MT3.

f) Pour les voitures ayant effectué au moins un tour chronométré lors de chaque séance, le temps de qualification retenu sera la moyenne des meilleurs tours MT1, MT2 et MT3, et leur classement lors des qualifications sera 1 (RQ1).

g) Pour les voitures qui n'ont pas réussi à boucler un tour chronométré lors d'une des séances, le temps de qualification retenu sera la moyenne des deux meilleurs tours restants, et leur position dans la qualification sera 2 (RQ2). Elles seront classées derrière les voitures avec RQ1.

h) Pour les voitures qui n'ont pas réussi à boucler un tour chronométré lors de deux des séances, le temps de qualification retenu sera le meilleur tour restant (MT1, MT2 ou MT3), et leur position dans la qualification sera 3 (RQ3). Elles seront classées derrière les voitures avec RQ2.

i) Pour les voitures qui n'ont effectué aucun tour chronométré, leur classement lors des qualifications sera 4 (RQ4), et leur participation à la course sera soumise à l'approbation du Collège des commissaires sportifs, qui déterminera également leur position sur la grille de départ. Dans tous les cas, ils seront classés derrière les voitures avec RQ3.

j) Les résultats des qualifications et la position sur la grille de départ seront déterminés d'abord par l'ordre du RQ (RQ1, puis RQ2, puis RQ3 et enfin RQ4), puis par le classement (du plus rapide au plus lent) du temps de qualification enregistré, comme indiqué ci-dessus.

k) Si deux voitures ou plus ont le même RQ et des temps de qualification identiques, l'ordre sera déterminé par le meilleur tour absolu réalisé par ces voitures pendant les qualifications (Q1, Q2 ou Q3). S'il y a toujours égalité, la priorité sera donnée à la voiture qui a réalisé le temps en premier.

l) Au cours de la session, les principes suivants s'appliquent

- Les voitures doivent être dans la pit-lane à partir du moment où le feu est vert au début de la Q1 et jusqu'au drapeau à damier en fin de Q3. 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.

- Il n'est autorisé ni ravitaillement en essence, ni vidange.

- Durant cette période, il n'est pas autorisé de connecter un ordinateur à la voiture, 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 si cela ne contrevient pas aux règles du parc-fermé.

- A la fin de la Q3, les voitures seront immédiatement placées sous régime de parc-fermé.

- 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.

6.4.3 ARRÊT D'UNE SÉANCE D'ENTRAÎNEMENT LIBRE OU D'UNE SÉANCE DE QUALIFICATION

a) S'il est nécessaire d'interrompre une séance d'essais libres ou une séance de qualification en raison d'un incident, d'un blocage de la piste dû à un accident, de conditions météorologiques ou d'autres conditions rendant impossible la poursuite de la séance, la séance doit être interrompue par le directeur de course par le biais de l'affichage de drapeaux rouges à tous les postes de signalisation et de feux rouges à la ligne de départ/d'arrivée.

b) Lorsque les drapeaux/feux rouges sont actionnés, tous les pilotes doivent immédiatement réduire leur vitesse, être prêts à s'arrêter si nécessaire et retourner lentement vers la voie des stands. Toutes les voitures abandonnées seront déplacées vers un endroit sûr. Tout temps au tour enregistré après l'affichage des drapeaux/feux rouges ne sera pas pris en considération.

c) Si une séance d'essais libres est interrompue, le directeur de course n'est pas tenu de la reprendre afin d'atteindre le temps minimum requis. La décision finale revient au directeur de course.

d) Le directeur de course peut interrompre les essais ou les qualifications autant de fois et aussi longtemps qu'il le juge nécessaire pour nettoyer la piste ou permettre l'enlèvement d'une voiture. Toutefois, la séance ne sera prolongée en conséquence que pendant les essais de qualification. Dans la mesure du possible, le temps perdu en raison de la suspension d'une séance de qualification doit être rattrapé afin que la durée minimale prévue pour la qualification puisse être respectée. Toutefois, il n'est pas obligatoire de reprendre la séance ou de refaire le programme pour atteindre le critère de temps minimum, la décision finale appartenant au Collège des commissaires sportifs. Aucune réclamation relative aux effets possibles de la séance interrompue/raccourcie sur la qualification d'un pilote ne sera acceptée.

e) À la reprise de la séance, les voitures ne peuvent quitter la voie des stands que lorsque la sortie des stands est ouverte et que le feu vert est allumé, sauf instruction contraire du directeur de course.

6.7. LA GRILLE

6.7.1. À la fin de chaque séance de qualification, le meilleur temps réalisé par chaque pilote sera officiellement publié. Les résultats des qualifications seront publiés après les trois séances de qualification.

6.7.2. Ces résultats peuvent être modifiés par toute pénalité pertinente infligée par le Collège des commissaires sportifs. Si deux voitures ou plus obtiennent des résultats moyens identiques, la priorité sera donnée à celle qui aura enregistré le meilleur temps au tour lors de l'une des séances de qualification. Si deux voitures ou plus obtiennent un temps au tour identique, la priorité sera donnée à celle qui l'aura établi en premier.

6.7.3. Si l'une des séances de qualification est annulée pour cause de force majeure, la définition de la grille de départ sera laissée à la discrétion du Collège des commissaires sportifs, qui tiendra compte des différentes situations.

6.7.4. Les grilles de départ seront publiées au moins une (1) heure avant le début du tour de chauffe.

6.7.5. Tout pilote qui, pour quelque raison que ce soit, ne peut participer à la course, doit en informer le collège des commissaires sportifs dès que possible et, dans tous les cas, au plus tard une heure et quinze minutes avant le début du tour de formation.

6.7.6. Si une ou plusieurs voitures sont retirées, la grille de départ sera réorganisée en conséquence et la grille de départ finale sera confirmée 45 minutes avant le début du tour de formation.

6.7.7. Si une équipe ne parvient pas à se qualifier, elle peut demander au Collège des commissaires sportifs l'autorisation de partir en fin de grille, à condition que celle-ci ne soit pas complète. Si l'un des pilotes ne parvient pas à se qualifier, l'équipe peut demander au Collège des commissaires sportifs l'autorisation de partir en fin de grille. Si deux concurrents ou plus se trouvent dans cette situation, les positions sur la grille sont déterminées à la seule discréption du Collège des commissaires sportifs de l'épreuve.

6.7.8. Toute voiture concurrente acceptée de cette manière sera placée en fin de grille de départ après application de toute autre pénalité.

6.7.9. Pour des raisons de sécurité, les prototypes seront placés devant la grille de départ, quels que soient les résultats des qualifications des voitures GT. Cette règle s'appliquera à toutes les étapes, à l'exception de l'étape de Portimão II. Le Collège des commissaires sportifs peut revoir cet article et prendre une décision différente si nécessaire.

6.8. LA COURSE

6.8.1. Le pilote qui prendra le départ de la course 1 doit être désigné par son équipe au plus tard 1 heure après la fin des qualifications, en remplissant le formulaire prévu à cet effet.

6.8.2. Il ne sera pas possible de changer le pilote initial sans encourir de pénalité (voir Annexe 5), sauf en cas de force majeure.

6.8.3. Le pilote désigné pour le départ doit être au volant dès le début de la procédure de départ.

6.9. PROCÉDURES DE DÉPART (DÉPART LANCÉ)

6.9.1. Chaque concurrent doit désigner le pilote qui prendra le départ dans un délai maximum d'une heure après la fin des qualifications.

6.9.2. Ce pilote doit être au volant au début de la course.

6.9.3. Pénalité en cas de non-respect : départ en fin de grille.

6.9.4. La grille de départ sera organisée selon une formation 2 x 2 (la pole position étant définie dans le règlement particulier de chaque épreuve).

6.9.5. Sauf circonstances exceptionnelles, la procédure de départ sera conforme à celle décrite dans le présent article. Les concurrents seront informés si une modification de la procédure de départ est jugée nécessaire.

6.9.6. Au moins 15 minutes avant le début du tour de formation, la sortie des stands sera ouverte et les voitures pourront quitter la voie des stands pour effectuer au moins un tour de reconnaissance. À la fin de ce tour, elles s'arrêteront sur la grille dans l'ordre de départ, moteurs éteints.

6.9.7. Si vous souhaitez effectuer plus d'un tour de reconnaissance, vous devez le faire en roulant dans la voie des stands à une vitesse très réduite (maximum 60 km/h) entre chaque tour. Cette information sera communiquée lors du briefing des pilotes. Seul le pilote désigné pour prendre le départ de la course peut effectuer ce tour de reconnaissance avec sa voiture enregistrée. Exception en cas de force majeure.

6.9.8. Tout véhicule qui n'effectue pas un tour de reconnaissance et ne parvient pas à rejoindre la grille de départ par ses propres moyens ne sera pas autorisé à prendre le départ.

6.9.9. Au moins 12 minutes avant le début du tour de formation, un signal d'avertissement sera émis pour indiquer que la fin de la voie des stands sera fermée dans deux minutes.

6.9.10. Au moins 10 minutes avant le début du tour de formation, l'extrémité de la voie des stands sera fermée et un deuxième signal d'avertissement sera émis. Toute voiture se trouvant encore dans la voie des stands pourra partir de l'extrémité de la voie des stands, à condition d'y être arrivée par ses propres moyens. Toute voiture partant de la voie des stands ne pourra quitter la zone désignée pour son équipe avant que le signal des cinq minutes ne soit émis et devra s'arrêter en file sur la voie rapide.

6.9.11. Toutes ces voitures pourront alors prendre le départ dès que l'ensemble du peloton aura franchi la fin de la voie des stands lors du premier tour de course (à condition que la sortie des stands soit située après la ligne de contrôle), sauf instruction contraire du directeur de course.

6.9.12. Le reste de la procédure de départ se déroulera conformément à l'horaire officiel de la course jusqu'au panneau des 10 minutes. Les heures d'ouverture et de fermeture de la sortie des stands peuvent être modifiées à la discréption de l'organisation de l'événement. Ces informations figureront dans l'horaire officiel et seront mentionnées lors du briefing.

6.9.13. L'approche du départ sera annoncée par des signaux indiquant dix minutes, cinq minutes, trois minutes, une minute et 15 secondes avant le début du tour de formation, chacun accompagné d'un avertissement sonore.

a) Signal "Cinq minutes"

Toutes les personnes, à l'exception des pilotes, des officiels et des membres de l'équipe, doivent quitter la grille de départ. Les voitures qui quittent les stands peuvent entrer dans la voie rapide des stands et se mettre en file à la sortie des stands. Les voitures doivent avoir leurs roues montées et en contact avec le sol. Toute voiture qui n'aura pas ses roues montées et en contact avec le sol au signal « cinq minutes » sera pénalisée d'un Drive Through.

b) Signal "Trois minutes"

Toutes les personnes, à l'exception des pilotes, des officiels et d'un membre de l'équipe par voiture, doivent quitter la grille de départ.

c) Signal "Une minute"

Les portes doivent être fermées, les moteurs doivent être mis en marche immédiatement et toutes les personnes, à l'exception des pilotes, doivent quitter la grille avant le signal « 15 secondes », en emportant avec elles tout leur équipement.

d) Signal "15 secondes"

Si un membre de l'équipe ou un équipement de l'équipe reste sur la grille après le signal des 15 secondes, le pilote concerné sera pénalisé d'un Drive Through.

Si un pilote a besoin d'assistance après le signal « 15 secondes », il doit en informer les commissaires de piste et, lorsque les autres voitures ont quitté la grille, les commissaires de piste recevront l'ordre de pousser la ou les voitures vers la voie des stands par le chemin le plus rapide. Dans ce cas, des commissaires de piste munis de drapeaux jaunes se tiendront derrière le mur des stands, à côté de la voiture en question, afin d'alerter les pilotes qui suivent. Tout pilote poussé hors de la grille ne pourra pas essayer de démarrer sa voiture en la poussant et devra suivre les instructions des commissaires de piste. Si la voiture est poussée vers la voie des stands, elle pourra alors partir de la voie des stands et sera libérée après que la dernière voiture partie de la grille aura terminé son premier tour de course et passé la sortie des stands. Les feux à la sortie des stands doivent être strictement respectés.

e) Drapeaux vert / Feux verts

Début du tour de formation. Les voitures commenceront un tour de formation derrière le véhicule officiel de l'organisation, en conservant l'ordre de départ. Le tour de formation durera normalement un tour. Des exceptions à cette règle peuvent être faites lorsque les conditions de la piste l'exigent ou lorsque la formation de la grille n'est pas correcte pour le départ. Pendant ce tour, le peloton doit être maintenue aussi compacte que possible.

L'organisation se réserve le droit de modifier la procédure décrite ci-dessus si elle le juge nécessaire.

6.9.14. Les dépassements pendant le tour de présentation ne sont autorisés que si une voiture est en retard au départ et que les voitures derrière ne peuvent pas l'éviter sans retarder indûment le reste du peloton. Dans ce cas, les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre de départ initial.

6.9.15. Tout pilote ayant subi un retard au départ et ne pouvant rétablir l'ordre de départ initial avant d'atteindre le dernier secteur intermédiaire doit entrer dans la voie des stands et rejoindre la course dès que l'ensemble du peloton a franchi la fin de la voie des stands, conformément à l'article 6.9.11.

6.9.16. Tout pilote en retard ne pourra dépasser une autre voiture en mouvement s'il est à l'arrêt après que les autres voitures aient franchi la ligne d'arrivée, et devra partir de la dernière position sur la grille. Si plusieurs pilotes sont concernés, ils devront se positionner en dernière position sur la grille, dans l'ordre dans lequel ils ont pris le départ, afin de terminer le tour de présentation. Si la ligne d'arrivée n'est pas située devant la pole position, aux fins du présent article, une ligne blanche située un mètre devant la pole position sera considérée comme la ligne d'arrivée.

6.9.17. Une pénalité de passage par les stands (Drive Through) ou une pénalité de temps (Stop&Go) peut être imposée à tout pilote qui, de l'avis du Collège des commissaires sportifs, a dépassé inutilement une autre voiture pendant le tour de formation et/ou n'est pas revenu sur la grille dans la bonne position et/ou n'est pas entré dans la voie des stands lorsque cela était nécessaire.

6.9.18. Le départ sera lancé

6.9.19. Pendant le tour de formation, les feux rouges de départ seront allumés. La vitesse de la voiture officielle de l'organisation doit être d'environ 80 km/h pendant le tour de formation. La voiture officielle de l'organisation quittera la piste à la fin du tour de formation.

6.9.20. Les voitures doivent respecter la grille de départ. À un endroit précis indiqué lors du briefing des pilotes, les voitures se positionneront par paires, formant deux rangées à leurs places respectives sur la ligne de départ. Les pilotes doivent s'aligner directement derrière la voiture qui les précède. Les voitures doivent être espacées d'au moins une (1) largeur de voiture à droite/gauche.

6.9.21. Lorsque toutes les voitures sont alignées côté à côté pour le départ, la voiture officielle ralentit le peloton avant de quitter la piste en direction des stands. À partir de ce moment, la voiture en pole position est responsable de la vitesse. Le leader doit alors maintenir une vitesse minimale de 70 km/h et maximale de 90 km/h au moment du départ. Un juge de fait surveillera la vitesse de la voiture en pole position à l'aide d'un radar. Tout écart par rapport à la vitesse prescrite (70-90 km/h) avant le signal de départ entraînera une pénalité de passage par les stands (Drive Through).

6.9.22. En arrivant sur la ligne de départ/d'arrivée, les voitures ne doivent pas accélérer prématurément ou de manière irrégulière et doivent conserver la position qui leur a été attribuée sur la grille tout en suivant le parcours, en restant dans les lignes ou les cases définies, jusqu'à ce que le signal de départ de la course soit donné par l'extinction des feux rouges. Les infractions seront considérées comme des « faux départs » et communiquées au collège des commissaires sportifs.

6.9.23. En cas de défaillance des feux de départ, le signal de départ peut être donné à l'aide d'un drapeau VERT.

6.9.24. Si le responsable du départ n'est pas satisfait de la position/vitesse des voitures ou si un problème survient lorsque les voitures atteignent la ligne de départ à la fin du tour de formation, les feux rouges resteront allumés et les feux jaunes dignoteront. Cela signifie qu'un tour de formation supplémentaire est nécessaire. Des drapeaux jaunes seront brandis à tous les postes de signalisation. Les voitures, avec la voiture en pole position en tête, effectueront un tour de formation supplémentaire. Elles pourront être suivies et menées par une autre voiture qui est officiellement en tête.

6.9.25. Si des tours de formation supplémentaires sont nécessaires, les procédures à la fin d'un tour de formation supplémentaire seront les mêmes qu'à la fin d'un tour de formation standard. Si plus d'un tour de formation supplémentaire est nécessaire, aux fins du chronométrage, le départ sera considéré comme ayant eu lieu à la fin du premier tour de formation supplémentaire.

6.9.26. Pendant le départ d'une course, le mur des stands doit rester libre de toute personne, à l'exception des officiels dûment autorisés qui exercent des fonctions spécifiques désignées par le directeur de course / directeur de course et des pompiers équipés de matériel de lutte contre l'incendie.

6.9.27. Une modification de la procédure de départ n'est autorisée que dans les cas suivants :

6.9.28. Se começar a chover após o sinal dos cinco minutos, mas antes do início da corrida, e, na opinião do Diretor de Prova / Diretor de Corrida, os concorrentes tiverem a oportunidade de trocar de pneu, as luzes amarelas com a mensagem "Partida Retardada" serão apresentadas na linha de partida e o procedimento de partida será reiniciado passados dez minutos. Nesse caso, o Colégio de Comissários Desportivos poderá determinar a nova distância e a duração máxima da prova.

6.9.29. Si le départ de la course est imminent et que, de l'avis du directeur de course / Directeur de Course, le volume d'eau sur la piste est tel qu'il n'est pas possible de rouler en toute sécurité, même avec des pneus pluie, les feux jaunes et le panneau indiquant « Départ retardé » seront affichés sur la ligne de départ et les informations sur le retard probable seront affichées sur les écrans de chronométrage. Dès que l'heure de départ sera connue, un préavis d'au moins dix minutes sera donné. Dans ce cas, le Collège des commissaires sportifs pourra déterminer la nouvelle distance et la durée maximale de la course.

6.9.30. Si la course démarre derrière la voiture de sécurité, l'article 2.10 de l'annexe H du CDI s'applique.

6.9.31. Une pénalité de passage par les stands (Drive Through) ou une pénalité de temps (Stop & Go) peut être infligée à tout pilote qui enfreint la procédure de départ. En cas d'infraction grave, les collèges des commissaires sportifs ont le droit d'appliquer une pénalité plus sévère. Le collège des commissaires sportifs peut utiliser tout équipement vidéo ou électronique disponible pour l'aider dans sa prise de décision. Dans ces circonstances, le collège des commissaires sportifs peut annuler la décision des juges de fait.

6.9.32. Si une voiture se présente à la sortie des stands plus d'une (1) heure après le départ, elle sera disqualifiée par le Collège des commissaires sportifs.

6.10. LA GRILLE DE DEPART

a) Toute intervention sur les voitures est interdite, sauf dans les cas suivants :

- Démontage et remontage du volant ;
- Utilisation de la radio et des commandes ;
- Mesure et réglage de la pression des pneus ;
- Mesure de la température des pneus ;
- Serrage des roues
- Accès aux systèmes de gestion moteur et d'acquisition de données
- Mise en place et retrait des protections contre le soleil ou la pluie
- Mise en place ou retrait d'adhésifs sur la carrosserie et les entrées d'air
- Connexion et déconnexion d'une batterie d'appoint

6.11. PILOTES DE RESERVE

a) Le retrait est officiellement validé lorsque le concurrent ou le chef d'équipe le déclare par écrit (formulaire de retrait) à la direction de course.

b) Si une équipe dispose de plusieurs voitures, dès que l'abandon d'une voiture est officiellement déclaré à la direction de course, ses pilotes peuvent devenir remplaçants pour une autre voiture de la même équipe. Ce n'est qu'en cas de force majeure qu'ils peuvent remplacer un pilote, dans la limite du nombre de pilotes inscrits et conformément aux règles de catégorisation pour cette voiture (article 3.2).

c) La demande doit être soumise à la direction de course et approuvée par le collège des commissaires sportifs. Devenir pilote de réserve ne garantit pas l'obtention de points.

6.12. PIT LANE

Avant toute intervention sur la voiture, le moteur doit être coupé.

6.13. PENDANT LES QUALIFICATIONS ET LA COURSE

- Il est interdit de changer de conducteur pendant le ravitaillement en carburant à la pompe ;

- Les changements de pilote et de pneus doivent être effectués exclusivement dans la voie des stands, devant le garage de l'équipe, dans la zone de travail.

a) Pour les interventions devant les garages, seules les personnes suivantes sont autorisées à intervenir :

b) **1 contrôleur de voiture** a pour fonction principale d'assurer la sécurité du pit stop et de l'équipe présente dans la zone de travail. Cette personne supervisera le pit stop, la sécurité, l'arrêt et la sortie sécurisée de la voiture. Elle doit porter un badge avec le numéro de la voiture en question et ne doit pas se tenir sur l'axe longitudinal du véhicule. Pendant l'arrêt au stand, cette personne peut exercer d'autres fonctions que la supervision. Elle doit porter un bracelet d'identification bleu spécifique, fourni par l'organisateur. C'est la seule personne autorisée à se trouver dans la zone de travail avant que le moteur ne soit coupé et après qu'il ait été mis en marche pour le départ. De même, le seul équipement autorisé dans la zone de travail avant que le moteur ne soit coupé est la plaque d'immatriculation utilisée par le contrôleur de voiture.

c) **2 mécaniciens** pour les interventions mécaniques et/ou toute autre action sur la voiture. Ils doivent porter un bracelet d'identification rouge spécifique fourni par l'organisateur.

d) **1 assistant pilote**, qui accompagne le pilote lorsqu'il sort de la voiture, ne peut aider son coéquipier qu'à s'installer dans le véhicule et à attacher sa ceinture de sécurité. Il doit porter un bracelet d'identification jaune spécifique, fourni par l'organisateur.

e) Cela correspond à un **total de 4 personnes**, à l'exclusion des pilotes qui entrent et sortent. Tous les autres mécaniciens doivent rester à l'intérieur du garage.

f) Pour les équipes comprenant des personnes à mobilité réduite, un deuxième assistant de pilotage est autorisé.

g) Pour le remplacement d'un pneu ou toute autre intervention, les mécaniciens doivent :

- Utiliser un maximum de deux clés à chocs sur la zone de travail,
- Prendre sans aide extérieure les outils et les nouvelles roues hors de la zone de travail, les amener dans la zone de travail et monter les roues sur la voiture
- Porter en permanence les roues démontées lorsqu'elles sont en dehors des stands. Il est possible toutefois, afin de

faciliter le changement des roues, de les poser à plat par terre.

- Ne pas lancer les roues et les outils ou les laisser tomber
- Déconnecter les vérins pneumatiques et ramener les roues et le matériel derrière la ligne des 2,5 m avant que la voiture ne reparte.

h) La zone située entre la ligne peinte devant le rideau du stand (ou le mur) et la ligne peinte des 2,5 m peut être utilisée pour disposer les pneumatiques et l'outillage nécessaires à ces opérations. Aucune aide ne peut être apportée par une personne se trouvant dans cette zone.

i) Pour tout élément qui échappe au contrôle des mécaniciens (roue, écrou de roue, etc), ou pour toute autre infraction au présent article :

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

RAVITAILLEMENT

6.13.1. Pour raisons de sécurité, le stockage d'essence dans les stands est formellement interdit. Pour toute manipulation d'essence hors de la zone de ravitaillement, la présence d'un assistant avec extincteur à la main sera obligatoire.

6.13.2. Pendant les entraînements collectifs, le réapprovisionnement doit être effectué conformément à l'art. 48 de la PEV 2025. L'essence devra être stockée en dehors des stands, près de la porte côté paddock et un extincteur à côté en permanence.

6.13.3. A partir du début des essais privés, le ravitaillement s'effectuera aux pompes, dans la zone de ravitaillement.

6.13.4. Le ravitaillement est interdit pendant les essais qualificatifs.

6.13.5. Pendant la course, au minimum 1 mécanicien ou deux au maximum par voiture procéderont au ravitaillement. Le moteur devra être arrêté avant tout début d'intervention et ne pourra être remis en route que quand toutes les interventions seront terminées.

- L'accès au poste de ravitaillement se fera principalement par l'entrée des stands.

- Si une voiture est en panne, dans la zone de ravitaillement, elle sera poussée jusqu'à la zone d'intervention uniquement par deux préposés aux ravitailllements, présents dans la zone. Ensuite, du niveau de la sortie de cette zone jusqu'au stand, 4 personnes sont autorisées à pousser la voiture.

- C'est un des deux intervenants autorisés qui devra indiquer à la voiture où s'arrêter et quand repartir. Toute personne de l'équipe se trouvant à proximité de la voiture sera considérée comme intervenant sur la voiture

6.13.6. Toute intervention sur le véhicule dans la zone de ravitaillement est interdite.

6.13.7. Pour chaque voiture inscrite, les concurrents doivent payer le carburant directement au fournisseur choisi par le promoteur.

6.13.8. En cas d'insuffisance de pompes, les véhicules doivent attendre à l'entrée de la zone de ravitaillement et ne doivent pas bloquer la circulation des véhicules qui sortent de la zone de ravitaillement.

6.13.9. Toutes les voitures doivent être en mesure d'être ravitaillées directement avec un pistolet à essence du même type que ceux que l'on trouve dans les stations-services. Les voitures disposant d'un remplissage rapide (ATL, Staubli, etc) devront être ravitaillées par l'intermédiaire d'un bidon de remplissage conforme à l'Annexe J FIA 2023, Article 252, dessins 252-1 ou 252-2 et 252-5. Celui-ci devra être vide avant d'être connecté à la voiture. Dans le cas contraire un rapport sera transmis aux stewards. Pour ces voitures, le concurrent peut désigner un mécanicien pour effectuer le ravitaillement, qui doit être équipé de :

- Combinaison FIA 8856-2000;
- Cagoule ignifugée
- Casque intégral FIA conforme aux normes FIA en vigueur
- Gants ininflammables conformes aux normes FIA en vigueur
- Chaussures et chaussettes ignifugées
- Sous-vêtemnts ignifugés

6.13.10. Néanmoins, les concurrents auront la possibilité d'adapter le ou les orifice(s) du réservoir pour cette opération (installation d'un bouchon Aero, à clapet ou autre). Il doit être facilement accessible manuellement pour cette opération et ne doit pas nécessiter l'utilisation d'outils. Une fois ouvert, il devra rester attaché solidement à la voiture (câble, fil en acier, charnière,...). L'installation d'un clapet anti-retour (Liste Technique FIA n°18) est fortement recommandée. Dans le cas où l'adaptation dérogerait à la fiche d'homologation de la voiture, l'installation devra être validée par le délégué technique. Un document détaillant la proposition d'installation de ce bouchon devra lui être transmis au plus tard 15 jours avant le début de l'épreuve. Dans la mesure du possible, l'orifice de remplissage devra être disposé du bon côté par rapport au positionnement des pompes à essence. L'utilisation d'un adaptateur est strictement interdite. L'utili

6.13.11. L'utilisation d'un adaptateur est strictement interdite. L'utilisation d'un orifice de dégazage supplémentaire pendant le ravitaillement n'est autorisée qu'avec l'utilisation d'un bidon de dégazage conforme à l'Annexe J FIA 2023, Article 252, dessins 252-1 ou 252-2. Celui-ci devra être vide avant d'être connecté à la voiture. Dans le cas contraire un

rapport sera transmis aux stewards

6.13.12. Il est du devoir du concurrent de s'assurer que le réservoir (orifice, tuyaux, etc.) est capable d'être rempli sans problème avec un pistolet à essence à un débit de 60L/min.

6.13.13. Pour des raisons de sécurité, la pompe à essence se coupera automatiquement dès qu'il y aura une obstruction sur le pistolet.

6.13.14. Pour les équipages composés de pilotes à mobilité réduite, un aménagement à ces règles pourra être fait.

6.14. PANNE – SORTIE DE ROUTE

6.14.1. Toute voiture présentant un danger (détérioration excessive ou détérioration d'un élément de sécurité) devra être arrêtée pour réparation. La voiture ne pourra reprendre la course que sur accord des commissaires techniques.

6.14.2. En cas de panne ou de problème dans la voie des stands, demandant une marche arrière, le pilote devra arrêter son moteur et pourra être alors poussé devant son box par ses mécaniciens, 4 personnes maximum sont autorisées à pousser une voiture jusqu'à son stand. Toute marche arrière au moteur sur la voie des stands ou prise de celle-ci à l'envers sera pénalisée.

6.14.3. En aucun cas, le pilote ne peut pousser sa voiture, y compris dans la zone des stands (Pénalité : exclusion du concurrent.)

6.14.4. Tout ravitaillement en carburant, eau, huile, etc. sur la piste est interdit (Pénalité : exclusion du concurrent).

6.15. TEMPS MINIMUM D'ARRET AU STAND

a) Un temps d'arrêt minimum est imposé dans les boxes, qui doit être respecté à chaque arrêt obligatoire pendant la course.

b) Ce temps d'arrêt obligatoire est mesuré en la « pit entry loop » et la « pit exit loop » (présentées lors du briefing) et n'inclut pas le temps passé dans la zone de ravitaillement.

Le « Temps Minimum d'Arrêt au Stand » sera communiqué par le promoteur pour chaque épreuve et publié dans les notes de briefing ou par bulletin du Collège des Commissaires Sportif.

c) L'arrêt aux stands devra se dérouler devant le garage ou la zone de chaque concurrent et sous la responsabilité du Team Manager.

d) Pendant les courses de 2 heures, les concurrents doivent effectuer 2 arrêts obligatoires dans les stands avec une durée égale ou supérieure au temps d'arrêt minimum. Les arrêts obligatoires dans les stands doivent être effectués dans un délai de 1 heure et 45 minutes à compter du début de la course. Au maximum, pour le dernier arrêt obligatoire dans les stands, la voiture doit franchir la ligne d'entrée des stands avant 1 heure, 44 minutes et 59,999 secondes du temps de course.

e) Pendant les courses de 3 heures, les concurrents doivent effectuer 3 arrêts obligatoires dans les stands avec une durée égale ou supérieure au temps d'arrêt minimum. Les arrêts obligatoires dans les stands doivent être effectués dans un délai de 2 heures et 45 minutes à compter du début de la course. Au maximum, pour le dernier arrêt obligatoire dans les stands, la voiture doit franchir la ligne d'entrée des stands avant 2 heures, 44 minutes et 59,999 secondes du temps de course.

f) Si, au cours de cette période, le nombre d'arrêts respectant le "Temps minimum de Pit Stop" est inférieur à 3, la voiture recevra une pénalité STOP & GO avec le temps de différence par rapport au "Temps minimum de Pit Stop", arrondi à la seconde suivante.

g) Pendant la course de 4 heures, les concurrents doivent effectuer 5 arrêts obligatoires dans les boxes, d'une durée égale ou supérieure au temps minimal d'arrêt. Les arrêts obligatoires doivent être effectués dans un délai de 3 heures et 45 minutes après le début de la course. Au maximum, pour le dernier arrêt obligatoire, la voiture doit franchir la ligne d'entrée des stands avant 3 heures, 44 minutes et 59,999 secondes du temps de course.

h) Si, au cours de cette période, le nombre d'arrêts respectant le "Temps Minimum de Pit Stop" est inférieur à 5, la voiture recevra une pénalité STOP & GO avec le temps de différence par rapport au "Temps Minimum de Pit Stop", arrondi à la seconde suivante.

i) C'est lors de chacun de ces quatre arrêts obligatoires que les voitures engagées devront respecter les éventuelles pénalités de temps permettant l'équilibre des équipages (voir tableau de pénalité d'équilibre). Elles devront être ajoutées au temps minimum d'arrêt au stand.

j) Un arrêt qui serait réalisé sous régime de Safety-Car ou de FCY ne pourra pas être comptabilisé parmi les arrêts aux stands obligatoires validés. Le régime de FCY sera considéré actif à partir du moment où le directeur de course aura déclaré la mise en place prochaine d'un FCY (« Full Course Yellow dans 30s » par exemple). Dans le cas du Safety-Car ou du FCY, c'est le passage sur la ligne de « pit entry loop » qui fera foi :

- Si passage sur la ligne « pit entry loop » avant la mise en place d'un SC ou la déclaration d'un FCY : l'arrêt pourra être considéré comme un des arrêts obligatoires

- Si passage sur la ligne « pit entry loop » après la mise en place d'un SC ou la déclaration d'un FCY : l'arrêt ne pourra

pas être considéré comme un des arrêts obligatoires. Il reste cependant autorisé de changer le pilote, d'intervenir sur la voiture, etc.

k) A la fin d'une période de Safety-Car, toute voiture rentrant aux stands avec comme objectif de réaliser un de ses arrêts obligatoires devra avoir impérativement franchi la ligne de chronométrage côté piste lors du tour de rentrée du Safety-Car. Dans le cas contraire l'arrêt ne sera pas validé comme un des arrêts obligatoires. Si la voiture se trouvait déjà dans la pit-lane (à la station essence par exemple) lors de la rentrée du Safety-Car, elle devra impérativement retourner en piste avant de pouvoir réaliser un de ses arrêts aux stands obligatoires.

l) Pour les équipages composés de personnes à mobilité réduite, le temps d'arrêt minimum sera aménagé.

m) Après l'arrêt aux stands, la conduite à une vitesse anormalement basse et/ou, un comportement étant considéré comme une obstruction à d'autres pilotes pourront être sanctionnés d'un « Stop & Go ».

n) Les pénalités relatives à l'équilibre de la performance seront spécifiées dans une annexe pour chaque événement.

o) Dans les circuits où la zone de ravitaillement est située après les stands, une zone d'attente sera créée à la sortie des stands, avant la "ligne de sortie des stands". Les voitures doivent attendre dans cette zone jusqu'à ce que le temps d'arrêt minimum sur la voie des stands ait expiré.

6.16. SAFETY CAR

Selon article 2.10 de l'annexe H de la FIA

a) La voiture de sécurité (Safety Car) pourrait également être utilisée comme voiture officielle pour le départ d'une course. Le directeur de course peut déclencher la voiture de sécurité s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité.

b) Lorsque l'ordre est donné pour l'entrée de la Safety Car, tous les postes des commissaires de piste afficheront des drapeaux jaunes agités et le panneau "SC", qui doit rester allumé jusqu'à la fin de l'intervention. À partir de ce moment, aucune voiture ne peut être conduite inutilement lentement, de manière irrégulière ou d'une façon qui pourrait être considérée comme potentiellement dangereuse pour les autres conducteurs ou toute autre personne tant que la Safety Car est sur la piste. Ceci s'applique aussi bien aux voitures sur la piste qu'aux voitures dans les stands.

c) La voiture de sécurité entrera sur la piste avec les feux orange allumés et si possible devant le leader de la course. Si le leader de la course n'est pas derrière la voiture de sécurité, le directeur de course peut autoriser les dépassements, conformément à l'art. 2.10.12 de l'annexe H du CDI.

d) Toutes les voitures doivent réduire la vitesse et former une rangée derrière le Safety Car, avec un maximum de dix longueurs de voiture de distance entre eux, le dépassement étant interdit, avec les exceptions prévues à l'annexe H, art. 2.10 du CDI, jusqu'à ce que les voitures atteignent la ligne d'arrivée après le retour de la Safety Car aux stands.

e) Sur instruction du directeur de course, l'observateur dans la voiture de sécurité utilisera un feu vert pour signaler aux voitures se trouvant entre lui et le leader de la course qu'ils doivent le dépasser. Ces voitures continueront à rouler à vitesse réduite et à ne pas dépasser jusqu'à ce qu'elles atteignent la rangée de voitures derrière le Safety Car.

f) Pendant la course, si la Safety Car est activée l'entrée de la voie des stands est fermée lors du premier tour après le début de l'intervention.

g) Dans certaines circonstances, le directeur de l'épreuve peut demander à la Safety Car d'utiliser le Pit Lane. Dans ces cas, et tant que vos feux oranges restent allumés, toutes les voitures doivent vous suivre jusqu'à la voie des stands sans le dépasser. Toute voiture qui entre dans la Pit Lane dans ces circonstances ne pourra pas s'arrêter à votre box.

h) Si un concurrent doit faire le plein pendant cette période de fermeture, il peut ajouter un maximum de 10 litres. Si un concurrent a besoin d'entrer dans les stands pour effectuer des réparations, il peut le faire, mais une pénalité de 1 minute de Stop & Go sera appliquée après avoir quitté les stands.

i) Lorsque le directeur de course décide de mettre fin à l'intervention du Safety Car, le message "SAFETY CAR END THIS LAP" sera affiché, dans la mesure du possible, sur les moniteurs de chronométrage et la Safety Car devra éteindre ses feux orange. Ce sera le signal pour les coureurs qu'il entrera dans les stands à la fin de ce tour. À ce moment-là, la première voiture derrière la Safety Car peut dicter le rythme et, si nécessaire, rester à plus de dix voitures de distance.

j) Pour éviter le risque d'accident avant le retour de la Safety Car aux stands, à partir du moment où les feux de la Safety Car s'éteignent, les pilotes doivent poursuivre à une vitesse qui n'implique ni accélération ni freinage brusque, ni toute autre manœuvre dangereuse qui pourrait mettre en danger d'autres pilotes ou empêcher la reprise de la course.

k) Au fur et à mesure que la voiture de sécurité s'approche des stands, les drapeaux jaunes et les panneaux avec les lettres "SC" aux postes de contrôle seront retirés et, sauf pour le dernier tour de course, remplacés par des drapeaux verts agités et/ou des feux verts sur la ligne de départ. Ces drapeaux seront affichés jusqu'à ce que la dernière voiture franchisse la ligne.

l) La sortie des stands sera fermée à partir du moment où le Safety Car et la file de voitures qui le suit sont sur le point de passer ou ont déjà passé la sortie des stands.

m) Dans certaines circonstances, la course peut commencer derrière la voiture de sécurité. Dans ce cas, à tout moment avant le signal "une minute", les feux orange de la Safety Car seront allumés. C'est le signal pour les pilotes que la course va commencer derrière la Safety Car. Lorsque les feux verts s'allument, la Safety Car sort de la grille, suivie par

les autres voitures dans l'ordre de départ, avec un maximum de dix longueurs de voiture de distance entre elles. Il n'y aura pas de tour de formation et la course commencera dès que les feux verts s'allumeront.

n) Les dépassements sont autorisés uniquement pendant le premier tour si une voiture est retardée en sortant de sa position sur la grille et que les voitures derrière ne peuvent pas éviter le dépassement sans retarder indûment le reste du peloton. Dans ce cas, les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre de départ initial.

o) Tout pilote qui a pris du retard à la sortie de la grille et qui ne parvient pas à rétablir l'ordre de départ original avant d'atteindre le dernier secteur intermédiaire, doit entrer dans la voie des stands et peut reprendre la course seulement après le passage de tout le peloton par la fin de la voie.

p) Tout pilote qui a un retard au départ ne pourra pas dépasser une autre voiture en marche (à moins qu'elle ait des problèmes mécaniques) s'il est dépassé par toutes les autres voitures qui le suivaient dans l'ordre de départ. Ce pilote doit alors prendre la position au bout de la rangée derrière le Safety Car. Si plus d'un pilote est affecté, il devra prendre la position à la fin de la grille dans l'ordre dans lequel ils sont partis.

q) La violation de toute partie de l'article 6.17 peut être sanctionnée par une pénalité Drive-Through. En cas d'infraction grave, les commissaires ont le droit d'appliquer une pénalité plus élevée.

6.17. FULL COURSE YELLOW « FCY »

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

6.17.2. 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.

6.17.3. 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.

6.17.4. 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.

6.17.5. 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.

6.17.6. Durant la course, en cas de procédure Full Course Yellow, l'entrée de la voie des stands sera fermée.

6.17.7. Si un concurrent a besoin de faire le plein pendant la procédure Full Course Yellow, il peut ajouter au maximum 10 litres d'essence. Si un concurrent a besoin d'entrer dans la voie des stands pour réparation, il peut le faire, mais une pénalité de 1 minute de stop & go sera appliquée après avoir quitté les stands.

6.17.8. Il ne sera pas permis de changer de pilotes pendant la procédure de Full Course Yellow.

6.17.9. Si un concurrent entre dans la voie des stands sous Full Course Yellow, l'ensemble de son arrêt sera considéré sous Full Course Yellow, y compris si la procédure Full Course Yellow est suivie d'une procédure Safety Car

6.17.10. 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.

6.17.11. 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. Conformément au règlement, tout arrêt effectué sous procédure Safety Car ne sera pas comptabilisé comme arrêt obligatoire.

6.18. DRAPEAU ROUGE

6.18.1. Si l'épreuve doit être suspendue en raison d'un incident, soit parce que la piste est bloquée en raison d'un accident, soit parce que les conditions météorologiques ou autres rendent dangereuse la poursuite de l'épreuve, le Directeur de course/Directeur d'épreuve doit ordonner que des drapeaux rouges et/ou des feux rouges soient allumés à tous les postes des commissaires de piste et que les feux d'arrêt (rouges) soient allumés sur la ligne de départ. C'est le signal pour que tous les pilotes cessent de rouler à des vitesses de course et avancent lentement, sans dépasser et avec la plus grande prudence, en étant prêts à s'arrêter si nécessaire.

6.18.2. Si une voiture ne peut pas retourner à la Pit Lane en raison du blocage de la voie, elle doit revenir lorsque la voie est dégagée. Les voitures seront déplacées à la sortie des stands et organisées par l'ordre dans lequel elles se trouvaient avant la suspension de la course. L'ordre sera déterminé au dernier point où il a été possible d'identifier la position de toutes les voitures. Les voitures dans cette situation seront autorisées à reprendre la course.

6.18.3. Si moins de deux tours ont été complétés, la course sera interrompue, toutes les voitures retourneront aux stands et se rendront directement sur la voie rapide. formant une seule file avant la ligne de sortie des stands et se

garant en régime de parc fermé. Les voitures seront sous l'autorité de la Direction des Courses. Un nouveau départ sera donné avec la grille de départ originale. La voiture de sécurité sera placée devant les voitures alignées derrière la ligne de départ des stands.

6.18.4. Si plus de deux tours ont été complétés, mais moins de 75% de la distance de la course, la course sera interrompue, toutes les voitures retourneront aux stands et se gareront sur la voie rapide en régime de parc fermé. Les voitures seront sous l'autorité de la Direction de Course. Lorsque la piste sera à nouveau utilisable, le départ aura lieu derrière la Safety Car. La grille pour la deuxième partie de la course sera basée sur le classement du tour précédent

La Safety Car sera positionnée devant les voitures alignées derrière la ligne de départ des stands.

6.18.5. Le temps de conduite pendant une période de drapeau rouge ne sera pas comptabilisé et le chronométrage confirmera les temps de conduite mis à jour avant la reprise de l'épreuve.

6.18.6. Pendant que la course est suspendue :

a) Ni la course ni le système de chronométrage ne seront interrompus ; cependant, lorsque l'horaire de l'événement le permet, la période de suspension de la course sera ajoutée au temps maximum de la course concernée.

b) Seuls les officiers sont autorisés sur la voie rapide;

c) Les échanges de pilotes sont interdits;

d) Tout véhicule ayant déjà commencé à se réapprovisionner au moment où le drapeau rouge a été déclenché doit cesser ses activités de réapprovisionnement ;

e) Les pilotes ont la permission de sortir de leurs voitures, d'enlever leurs casques et gants, mais ils doivent rester près de leurs voitures;

f) Étant donné que les règles du parc fermé s'appliquent à toutes les voitures, aucune réparation n'est autorisée sur la voie des stands, dans le garage des stands ou ailleurs, et tout travail en cours doit être interrompu immédiatement.

g) Toutes les interventions sur les voitures sont interdites dans la voie des stands pendant la phase de suspension de l'épreuve, sauf avec l'autorisation de la Direction d'Épreuves et sous la supervision du Délégué Technique, exclusivement à des fins de sécurité :

h) Connexion d'une batterie externe;

i) Démarrage du moteur pour le contrôle de la température;

j) S'il pleut, couvrir la voiture.

k) Le directeur de course peut, pour des raisons de sécurité, décider d'autoriser un changement de pneu.

l) Dans ce cas, le changement des pneus doit être effectué entre les signaux "10 minutes" et "5 minutes", avant la reprise de la course. Au signal "5 minutes", toutes les voitures doivent être sur des roues en contact avec le sol.

m) Toute voiture présentant une crevaison ou un pneu(s) endommagé après confirmation par le responsable technique, les équipes peuvent être autorisées à changer leurs pneus.

n) Pour plus de clarté, les conditions météorologiques défavorables peuvent être considérées comme une raison valable de sécurité.

o) Toute voiture qui, après le signal du drapeau rouge, a besoin d'assistance pour atteindre la grille, doit entrer dans la voie des stands et rester dans sa zone de travail à l'extérieur de son garage dans les conditions du parc fermé.

p) Les travaux sur les voitures ne peuvent être effectués qu'avec la permission du délégué technique.

q) Les voitures peuvent entrer dans la zone de travail lorsque la course est suspendue, mais une pénalité de passage aux stands (drive-through) sera imposée à tout pilote qui entre dans la zone de travail ou dont la voiture est poussée de la voie rapide à la zone de travail après la suspension de la course. Si la course n'est pas reprise, une pénalité pourra être imposée en temps voulu à la discrétion du collège des commissaires sportifs. Toute voiture qui se trouvait à l'entrée des stands ou dans la zone des stands lorsque la course a été suspendue ne sera pas pénalisée.

r) Les pilotes doivent toujours suivre les instructions des commissaires de piste.

s) Seules les voitures qui ont participé au départ original peuvent reprendre la course, et seulement si elles reviennent à la grille par leurs propres moyens, sur un parcours autorisé, et sont encore en course lorsque celle-ci a été suspendue. La décision du Collège des commissaires sportifs quant au classement sera définitive.

t) plus de 75% de la distance de la course ont été parcouru, la course pour être définitivement arrêtée. Les voitures devront rejoindre la voie des stands, stationner sur la voie de circulation en procédure parc fermé.

u) Si moins de 50% de la distance ont été couvert sous drapeau vert, seul 50% des points seront attribués.

6.18.7. Responsable drapeau rouge

Dans le cas d'une sortie de piste, due à une faute de pilotage ou à un mauvais comportement en piste, affectant le déroulement d'une séance (intervention d'une voiture de sécurité, drapeau rouge, procédure FCY...), le pilote responsable du déclenchement de la procédure pourra, sur décision de la Direction de Course, être pénalisé par le Collège des Commissaires Sportifs.

6.19. REPRISE DE LA COURSE

6.19.1. Le délai sera aussi court que possible et dès que l'heure du redémarrage est connue, toutes les équipes seront

informées via les moniteurs de chronométrage, si possible au moins dix minutes à l'avance.

6.19.2. Les signaux sont affichés dix (10) minutes, cinq (5) minutes, trois (3) minutes, une (1) minute et quinze (15) secondes avant le redémarrage et chaque signal peut être accompagné d'un avertissement sonore.

6.19.3. Sauf instructions préalables du directeur de course, comme indiqué sur le panneau "10 minutes", l'accès à la grille sera autorisé à un maximum de 3 membres de l'équipe par voiture, en utilisant la pince appropriée, pour effectuer EXCLUSIVEMENT les tâches suivantes :

- Aide au pilote ;
- Aider à allumer la voiture avec une batterie externe;
- Vérification visuelle des pneus et freins;
- Changer les pneus, si autorisé par le directeur de course (avant le signe "5 minutes");
- Retirer la couverture de la voiture (avant le signal de "5 minutes");
- Désembuer le pare-brise.

6.19.4. Signal "Cinq minutes"

Les voitures doivent reposer sur leurs roues et être en contact avec le sol. Une pénalité de passage aux stands (drive-through) pourra être imposée à tout pilote dont la voiture n'était pas entièrement montée au signal des cinq minutes ou qui a des roues échangées avant de quitter la grille après le redémarrage de la course. Toutes les personnes, à l'exception des pilotes, des officiers et d'un représentant de l'équipe de chaque concurrent, doivent quitter immédiatement la grille.

6.19.5. Signal "Trois minutes"

Au signal de 3 minutes, toutes les voitures placées devant le leader sortiront des stands pour compléter un tour et retourneront aux stands pour rejoindre le reste du peloton.

6.20.5. Signal "Une minute"

Les moteurs doivent être mis en marche immédiatement et tout le monde, à l'exception des conducteurs, doit quitter la voie rapide avant le signal "15 secondes" avec tous les équipements.

6.20.6. Signal "15 secondes"

15 secondes après ce signal, les feux verts / le drapeau vert seront affichés sur la ligne de sortie des stands, à quel moment les voitures se dirigent vers la piste derrière la voiture de sécurité.

6.20.7. Si un pilote a besoin d'assistance après le signal des "15 secondes", il doit l'indiquer aux contrôleurs de piste et, lorsque les autres voitures en état de le faire ont franchi la ligne de départ, les contrôleurs de piste seront chargés de pousser la voiture dans la zone de travail. Dans ce cas, les contrôleurs de piste avec des drapeaux jaunes seront derrière pour alerter les pilotes qui viennent derrière. Tout pilote qui est poussé au démarrage ne peut pas essayer de démarrer la voiture en poussant et doit suivre les instructions des contrôleurs de piste. Si la voiture est poussée dans la zone de travail, la (ou les) voiture(s) pourra(ont) revenir à partir de la fin du groupe après que toutes les voitures aient quitté les stands. Les lumières à la sortie des boxes doivent être strictement observées.

6.20.8. Ce n'est qu'à la reprise de la course que les voitures restées dans la zone de travail pourront se déplacer vers la fin de la sortie des stands, dans l'ordre où elles quittent la zone de travail.

6.20.9. La course reprend derrière la voiture de sécurité lorsque les feux verts s'allument.

6.20.10. La voiture de sécurité entrera dans la voie des stands après un tour, à moins que :

a) La course reprend dans des conditions de piste mouillée et le directeur de course considère qu'il est nécessaire de faire plus d'un tour.

b) Toutes les voitures ne sont pas alignées derrière la voiture de sécurité.

c) Les commissaires sont encore en train de nettoyer la piste.

d) Un nouvel incident se produit qui nécessite une autre intervention.

e) Lorsque les feux verts s'allument, la voiture de sécurité sort des stands et tous les pilotes doivent la suivre en gardant une distance maximale de dix voitures entre eux.

f) Le dépassement derrière la voiture de sécurité n'est autorisé que si :

g) Une voiture qui est retardée en sortant de sa position sur la grille peut dépasser pour reprendre sa position antérieure à la suspension de course, à condition qu'elle le fasse avant de traverser le dernier secteur intermédiaire. Dans le cas contraire, vous devrez retourner aux stands et ne pourrez reprendre la course qu'après que tous les autres pilotes aient passé la sortie des stands.

h) Une pénalité de passage aux stands (drive-through) sera imposée à tout pilote qui ne retourne pas au pit lane s'il n'a pas rétabli l'ordre de départ original avant d'atteindre le dernier secteur intermédiaire.

i) Les coureurs peuvent sortir des stands pour dépasser toute voiture qui est restée derrière en sortant de sa position sur la voie rapide. Tout pilote dont la voiture a été poussée hors de la voie rapide ne peut pas dépasser pour rétablir l'ordre précédent à la suspension de la course.

j) Une pénalité de passage aux stands (drive-through) ou de temps sera imposée à tout pilote qui, selon l'avis du collège

des commissaires sportifs, dépasse inutilement un autre pendant le tour.

k) Si la course ne peut être reprise, les résultats seront enregistrés à la fin de l'avant-dernier tour précédent celui au cours duquel le signal d'arrêt a été donné.

6.20. ARRIVÉE

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

b) Si, pour une raison quelconque, le drapeau à damier est déclenché avant que la voiture de tête n'ait terminé la course programmée, la course sera considérée comme terminée au moment où le drapeau à damier est déclenché. Si le drapeau à damier n'est pas présenté en premier lieu à la voiture de tête (autre voiture à recevoir), le résultat sera déterminé au dernier passage où la voiture de tête a franchi la ligne d'arrivée avant le signal de fin de course

c) Si le drapeau à damier est présenté en retard pour une raison quelconque, la course sera considérée comme terminée alors qu'elle aurait dû l'être.

d) Après avoir reçu le drapeau à damier, toutes les voitures doivent se diriger directement vers le parc fermé, sans s'arrêter, sans dépasser (sauf si cela est clairement nécessaire), sans recevoir d'objets et sans assistance (sauf des commissaires techniques si nécessaire).

e) Tout véhicule classifié qui ne parvient pas à atteindre le Parc Fermé par ses propres moyens sera placé sous le contrôle exclusif des commissaires techniques, qui le conduiront jusqu'au Parc Fermé.

f) Le directeur de course peut exempter les coureurs qui franchissent la ligne d'arrivée à très basse vitesse de faire ce tour supplémentaire.

6.21. PARC FERMÉ

a) 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.

b) Pendant les essais libres et la qualification, si la séance est interrompue avec un drapeau rouge, les voitures seront arrêtées devant leurs garages respectifs, sans qu'aucune intervention mécanique ne soit permise, sauf autorisation du Collège des commissaires sportifs.

c) Pendant la course, si la séance est interrompue avec un drapeau rouge, les voitures seront arrêtées sur la voie rapide conformément aux règles du parc fermé et devront respecter les instructions du directeur de course et/ou de ses assistants.

d) Après la fin de la course, toutes les voitures sont, à partir du moment où le drapeau est levé, en régime de parc fermé.

e) Les véhicules restent en régime de parc fermé pendant 30 minutes à compter de l'apposition du classement provisoire officiel, sauf décision contraire des officiers. Le non-respect de cette règle entraînera la disqualification de la course.

f) Lorsque les voitures sont en régime de parc fermé, toute intervention sur les véhicules est interdite sauf dans les cas suivants :

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

g) 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

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

6.22. TEMPS DE CONDUITE

6.22.1. Pour chaque épreuve, les temps de pilotage seront spécifiés dans le tableau "Pénalités d'équilibre et Temps de pilotage". Le temps de conduite commence au départ pour le pilote qui commence la course. Il s'arrête lorsque le pilote franchit la ligne d'entrée des stands ou lorsque le pilote sur la piste franchit la dernière ligne de chronométrage. Le temps de conduite recommence lorsque le pilote franchit la ligne de départ des stands après un arrêt dans les stands.

6.22.2. Dans le cas où un même pilote passe la boucle d'entrée et la boucle de sortie de la voie des stands (arrêt sans

changement de pilote par exemple), ce temps ne sera pas comptabilisé dans son temps de conduite sauf s'il s'agit d'une pénalité (drive-through ou stop & go).

6.22.3. En cas d'arrêt au stand pour longue intervention, et/ou temps d'arrêts prolongés sur la piste, le concurrent peut le signaler en direction de course. Les pilotes de l'équipage concerné pourront avoir leurs temps de conduite aménagés sur décision des commissaires sportifs.

6.22.4. Pour tout équipage différent de ceux indiqués, la demande d'engagement sera étudiée par le comité d'organisation.

6.23. PENALITES D'EQUILIBRE ET TEMPS DE CONDUITE

Consultez l'annexe de chaque épreuve.

ART. 7. CLASSEMENTS ET PRIX

7.1. CLASSEMENT

Pour être classé, une voiture doit franchir la ligne d'arrivée sur la piste de course lorsque le drapeau à damier est affiché. sauf cas de force majeure à la discrétion du Collège des commissaires sportifs. Il est interdit de s'arrêter sur la piste en attendant l'affichage du drapeau à damier.

7.2. 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.

7.3 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.

7.4 PONTS

a) Pour marquer des points au classement général de la catégorie, une voiture devra avoir parcouru minimum 75% de la distance du 1er au classement général de la catégorie, cette dernière devant avoir elle-même parcouru minimum 50% de la distance du 1er de la course.

b) 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.

c) 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.

d) 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.

7.5. CLASSEMENT PAR COURSE

7.5.1. CATEGORIE GT

Pour chaque course, les critères suivants seront établis

- Classement général pour chaque catégorie (UCS1 – UCS2 – UCS3 – UCS4 – Porsche Cup – ...).
- Un classement par classe dans chaque catégorie (en fonction du type de voitures insérées dans chaque catégorie).

7.5.2. CATEGORIE PROTOTYPES

Il sera établie par course:

- un classement général par pilote
- Un classement général par Team
- Un classement « AM » par catégorie pour les équipes qui sont 100% Bronze (ou dont l'âge moyen est supérieur ou égal à 50 ans)

7.6 ATTRIBUTION DES POINTS

points seront attribués par catégorie, selon l'échelle ci-dessous, pour une course de 3 heures :

CLASSEMENT	POINTS
1 ^o	25
2 ^o	18
3 ^o	15
4 ^o	12
5 ^o	10

6º	8
7º	6
8º	4
9º	2
10º	1
Restantes	0,5

7.7. CLASSEMENT FINAL DU CHALLENGE

7.7.1. Toutes les courses inscrites au calendrier de l'Ultimate GT Winter Cup sont prises en compte pour le classement final du Trophée.

7.7.2. Seules les courses des tours 1 et 2 inscrites au calendrier de l'Ultimate Prototype Winter Cup comptent pour le classement final du trophée.

7.7.3. Chaque pilote d'une équipe additionnera les points obtenus dans le classement de chaque course (classement général de la catégorie), qui seront multipliés par le coefficient de compétition s'il y a lieu.

7.7.4. Il y aura un gagnant du GT Ultimate Winter Cup Challenge par catégorie et un vainqueur général de l'ULTIMATE WINTER CUP. Le vainqueur du challenge.

Il y aura un vainqueur de l'Ultimate Prototype Winter Cup Challenge par catégorie et un gagnant général de l'Ultimate Prototype Winter Cup. Vainqueur du challenge.

7.7.5. Pour ce dernier, le tableau suivant sera pris en compte. Les points doivent être multipliés par le coefficient de compétition, s'il y a lieu. Toutes les courses inscrites dans le calendrier de l'Ultimate Winter Cup comptent pour le classement général du trophée. Il n'y aura pas de remise de prix après chaque course pour ce classement.

CLASSIFICAÇÃO	PONTOS
1º	25
2º	18
3º	15
4º	12
5º	10
6º	8
7º	6
8º	4
9º	2
10º	1
Restantes	0,5

7.8. EX AEQUO

7.8.1. Les pilotes qui, en duos ou trios, forment une équipe permanente tout au long de la saison de la Série recevront le même score et pourront, le cas échéant, être récompensés avec le titre réservé aux Pilotes. Cependant, si deux ou plusieurs pilotes de duos différents terminent la saison avec le même score, le titre de l'Ultimate Winter Cup sera remis :

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.

7.9. CLASSEMENT TEAMS

7.9.1. Le classement par "Équipes" récompensera l'équipe avec le meilleur score, en tenant compte des résultats obtenus par la voiture qui a marqué le plus de points pour chaque équipe dans chaque course, quelle que soit la catégorie dans laquelle la voiture a obtenu ses points. Si la catégorie a moins de 4 participants, seulement 50% des points seront pris en compte dans le calcul.

7.10. PRIX

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

b) Des trophées ou des coupes seront remis à chaque pilote qui aura le droit de monter sur le podium dans chaque course et au classement final de la saison.

c) Après chaque course, les équipes des trois premiers de chaque catégorie de l'Ultimate Winter Cup seront récompensées.

- d)** Dans les catégories avec moins de 4 inscrits, seul le gagnant sera appelé sur le podium. Tout pilote ayant droit au podium doit se présenter en costume de compétition identifié selon le plan d'identification de l'**Ultimate Winter Cup**.
- e)** Les prix finaux, indiqués dans le règlement de la catégorie ou dans le Règlement Particulier de l'Épreuve/Événement sont attribués au concurrent ou à la personne désignée par celui-ci sur le formulaire d'inscription.
- f)** Seuls les pilotes ayant accompli au moins 75% du nombre de tours parcourus par le vainqueur de la catégorie peuvent réclamer les prix attribués.
- g)** Promoteur peut attribuer des prix à sa discrétion.
- h)** Des trophées ou des coupes seront remis à chaque pilote qui aura le droit de monter sur le podium dans chaque course et au classement final de la saison.

ART. 8. PNEUS – CARBURANT - EQUIPEMENTS

8.1. PNEUS

- 8.1.1.** L'utilisation de chambres à air est autorisée. Tout traitement chimique des pneumatiques est interdit.
- 8.1.2.** Les réchauffeurs de pneus sont autorisés. Cependant, ils ne peuvent pas être utilisés sur la pré-grille ou sur la grille de départ.
- 8.1.3.** Pour toutes les voitures participant à l'ULTIMATE WINTER CUP, seuls les pneus slick et de pluie GOODYEAR avec le marquage spécifique au championnat seront acceptés. Les pneus pluie autorisés proviennent exclusivement de GOODYEAR et sont fournis par APR. Il est interdit aux concurrents de découper des pneus slick ou de pluie.
- 8.1.4.** Chaque concurrent doit utiliser les dimensions et le type de pneus spécifiés pour sa voiture dans le tableau de l'annexe III du règlement.
- 8.1.5.** Tout concurrent qui souhaite participer avec une voiture non insérée dans le tableau doit contacter le promoteur.
- 8.1.6.** Même si les dimensions de référence sont similaires, aucun autre type de la même marque et d'aucune autre marque ne sera toléré, que ce soit dans des tests privés, des entraînements libres, des qualifications ou des courses (sauf autorisation du promoteur).
- 8.1.7.** Dans la catégorie GT pour les essais privés, il n'y a pas de limite de pneus. Dans la catégorie des prototypes pour les entraînements privés, les pneus ne sont pas limités mais doivent avoir le marquage spécifique de la série. Ces pneus ne peuvent être utilisés que pendant les entraînements privés. Les pneus enregistrés pour l'événement (qualifications et courses) peuvent également être utilisés lors des entraînements privés. Le non-respect de ces règles ou de l'enregistrement des pneus entraînera des pénalités.
- 8.1.8.** Tous les pneus (slick ou pluie) doivent porter l'autocollant spécifique de la série, y compris les pneus utilisés lors des tests privés (un ensemble sans autocollant est autorisé pour les tests privés lors de la première participation). Le non-respect de cette règle ou l'enregistrement incorrect des pneus entraînera une pénalité.
- 8.1.9.** Pour la catégorie GT, le nombre de pneus slick est limité à :
- UCS1: Maximum de 12 pneus pour la qualification et une course de 3 heures.
 - UCS4: Maximum de 8 pneus pour la qualification et une course de 3 heures.
 - Autres catégories : maximum de 12 pneus pour la qualification et une course de 3 heures.
- 8.1.10.** Pour toute épreuve d'une durée différente de 3 heures, le nombre de pneus sera spécifié dans le règlement particulier de l'épreuve/événement.
- 8.1.11.** Pour la catégorie de Prototypes le nombre de pneus slick pour des courses de 3 heures est limité à un maximum de 8 pneus pour une qualification et course.
- 8.1.12.** Chacun de ces pneus doit être marqué au plus tard une heure avant le début programmé de la première séance de qualification.
- 8.1.13.** Il n'y a pas de limite au nombre de pneus pluie. Il est interdit de mélanger des pneus slicks et des pneus pluie. Les pneus pluie ne peuvent être utilisés que si la piste a été déclarée mouillée par le directeur de course pour l'entraînement (entraînement libre, qualification) ou pour la course.
- 8.1.14.** Afin de garantir l'usure normale et sûre des pneus attribués pour chaque course, il est fortement recommandé de suivre les recommandations d'utilisation (cambre, pression) émises par le fabricant. En outre, pour des raisons de sécurité, le promoteur se réserve le droit d'autoriser des pneus supplémentaires pour la course.
- 8.1.15.** Tous les pneus (slick ou pluie) doivent porter l'autocollant spécifique de la série, y compris les pneus utilisés lors des tests privés (un ensemble sans autocollant est autorisé pour les tests privés lors de la première participation). Le non-respect de cette règle ou l'enregistrement incorrect des pneus entraînera une pénalité.

Quatre pneus supplémentaires (avant ou arrière), appelés "jokers", peuvent être utilisés pendant la saison en cas de dommage à un pneu, après évaluation du fournisseur et approbation du délégué technique. Pour chaque inscription sur

course, un seul pneu supplémentaire peut être accordé. Cette allocation ne peut pas dépasser quatre pneus "jokers"

supplémentaires au cours de la saison.

8.1.16. Les pneus doivent être commandés au moins 10 jours avant l'événement, exclusivement auprès de la société :

8.2. CARBURANT

APR
3, rue du Pavin Parc Logistique
63360 GERZAT
Tel. (Français) : 04 73 24 24 24
E-mail: apr-contact@apr-europe.com

- a)** Type de carburant : Super sans plomb 98 au minimum, conformément à l'article 252-9 Annexe J;
- b)** L'utilisation du carburant fourni par l'organisation est obligatoire dès le début des entraînements privés et pendant toute la durée de l'événement. Des vérifications seront effectuées.
- c)** L'utilisation de tout additif est interdite.
- d)** Ou le réservoir de carburant d'origine (s'il est conforme à l'homologation du véhicule);

8.3. EQUIPEMENT - ECHAPPEMENT

- a)** Conformément à l'art. 20.6.1 de la PEV 2025.
- b)** Pendant les entraînements et les courses, l'utilisation d'un silencieux est obligatoire.
- c)** Le bruit produit par la voiture dans des conditions statiques ne doit pas dépasser 100 dB (A) aux trois quarts (75 %) de la rotation maximale du moteur.
- d)** Cette mesure est effectuée à une distance de 0,5 m et dans un angle de 45° par rapport à la sortie d'échappement. Toutes les mesures prises pour garantir que les limites maximales de bruit ne sont pas dépassées doivent être de nature permanente et ne doivent pas être annulées par la pression des gaz d'échappement.
- e)** Les contrôles peuvent avoir lieu pendant le contrôle technique, ainsi que pendant les entraînements libres et les courses.
- f)** Une zone de mesure du bruit sera disponible à proximité de la zone de contrôle technique le jour de l'inspection. Cette mesure sera utilisée pour créer une base de données de "mesures statiques", dont le seul but est informatif et préventif.

8.4. TRANSPONDEUR

- a)** Lors de tous les événements, chaque véhicule doit être équipé d'un transpondeur COBRA 360 Multi Driver 12V.
- b)** Le concurrent est responsable de l'installation correcte du système et d'assurer son bon fonctionnement en tout temps.
- c)** Il est de la responsabilité du chef d'équipe de s'assurer à tout moment que le nom du pilote affiché sur les moniteurs de chronométrage est bien celui du pilote dans la voiture. Si le nom affiché sur les écrans ne correspond pas à celui du pilote dans la voiture, le chef d'équipe doit en informer immédiatement la direction de course et le chronométrage.
- d)** Les positions des transpondeurs seront déterminées par le formulaire d'inscription envoyé par le concurrent ou, à défaut de celui-ci, par la liste des inscrits à l'événement.

8.5. LEST

- a)** Lorsqu'une voiture transporte du ballast pour atteindre le poids réglementaire, ce ballast doit être déclaré par le concurrent et scellé lors de la vérification technique. Le ballast doit être fixé de manière à nécessiter des outils pour son enlèvement.
- b)** Toute installation de lest doit être conforme à l'homologation du véhicule ou, à défaut, à l'art. 252-2-2 de l'annexe J de la FIA.

8.6. TELEMETRIE CATEGORIE GT – TRANSMISSION

- a)** Le transfert de données par télémétrie est autorisé. La communication radio est autorisée dans les véhicules.
- b)** Il est fortement recommandé que les équipes disposent d'une radio sur la fréquence de la Direction des courses. L'utilisation de la radio peut être obligatoire si les conditions l'exigent.
- c)** Cette radio sera utilisée par le directeur de course pour communiquer avec les équipes. Les équipes ne peuvent pas utiliser cette fréquence pour toute autre information. Les informations transmises par la fréquence radio de la direction de course seront également affichées sur les écrans. Tous les messages, qu'ils soient écrits ou oraux, doivent être respectés. Toutes les équipes doivent être connectées au système de messagerie de la direction de course.

8.7. TELEMETRIE CATEGORIE PROTOTYPES – TRANSMISSION

- a)** Le transfert de données par télémétrie est autorisé si le système est fourni à l'origine ou offert comme option par le fabricant, en particulier :

- Capteur de direction
- Capteur de suspension
- GPS
- Pression des freins
- Vitesse de roue
- Pression de pneus
- Caméras on-board

Les systèmes additionnels sont interdits notamment:

- Push road instrumentés
- Sonde pitot
- Température de pneus
- Pression sous fond plat
- Affichage des données télémétriques sur les caméras on-board en live
- Hauteur de caisse

b) La télémétrie est interdite. Il est interdit de transmettre des données en temps réel du véhicule aux stands pendant que le véhicule est en marche. Cependant, il est permis de connecter des caméras embarquées ou des téléphones embarqués qui peuvent filmer le panneau et les informations affichées sur celui-ci en temps réel.

c) Cette radio sera utilisée par le directeur de course pour communiquer avec les équipes. Les équipes ne peuvent pas utiliser cette fréquence pour toute autre information. Les informations fournies sur la fréquence radio du contrôle de course seront également affichées sur les écrans. Tous les messages, écrits ou oraux, doivent être respectés. Toutes les équipes doivent être connectées au système de messagerie du contrôle de la course.

8.8. ECLAIRAGE

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

b) Les clignotants, feux arrière et catadioptries sont obligatoires

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

d) L'intensité des phares et des feux arrière ne doit en aucun cas provoquer d'éblouissement. Feux d'identification du véhicule par sa localisation :

e) Ce feu ne doit en aucun cas être de type clignotant, rotatif ou stroboscopique, car ceux-ci sont strictement réservés aux véhicules d'intervention.

f) Le feu arrière doit rester allumé en permanence lorsque la piste est déclarée mouillée, à moins que le directeur de course n'indique le contraire.

8.8.1. Pour les courses nocturnes:

a) Chaque voiture doit être équipée d'au moins un feu avant de chaque côté et d'un feu arrière de chaque côté, en fonctionnement pendant toute la durée de l'événement;

b) Un maximum de 4 feux de route supplémentaires pourront être installés. 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.

c) Les feux additionnels devront, de préférence, être intégrés dans le pare-choc avant. A cette fin, il est permis de percer des trous dans le pare-choc 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.

d) Ces modifications ne doivent pas générer d'appui aérodynamique ni d'ajout de flux d'air de refroidissement.

e) 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.

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

8.10. SPECIFICITES -MISE EN MARCHE

a) 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.

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

8.11. FENETRES ET FILETS DE SECURITE

a) Le filet de protection est recommandé du côté de la porte du pilote pour toutes les voitures et doit être homologué conformément à la norme FIA 8863-2013 (liste technique FIA no 48).

b) Doivent être fixés sur les points d'ancrage homologués (voir le formulaire d'homologation du véhicule) et installés conformément aux spécifications d'installation publiées par la FIA (Spécification d'installation de réseaux de course V6). Pour les véhicules sans points d'ancrage homologués, l'installation doit être effectuée en coordination avec le délégué technique.

8.12. ANNEAU DE REMORQUAGE

a) 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.

8.13. ENREGISTREMENT DES DONNEES

a) Un enregistreur de données avec capteurs, approuvé par l'Organisation, doit être installé sur toutes les voitures de la catégorie GT3 lors de tous les événements. Il est de la responsabilité de chaque équipe d'obtenir cet enregistreur de données ainsi que les capteurs, les installer et assurer leur bon fonctionnement. L'Organisation spécifiera le système sélectionné. Les voitures sans enregistreur de données, sans tous les capteurs nécessaires ou avec un enregistreur de données qui ne fonctionne pas correctement, ne seront pas conformes au règlement et pourront être rapportées aux commissaires.

ART. 9. PUBLICITE

9.1. PUBLICITE OBLIGATOIRE

a) Les concurrents et pilotes participant à l'Ultimate Winter Cup doivent apposer sur leurs voitures, pour chaque événement et avant le début de la vérification technique, la publicité imposée par le Promoteur (voir tailles et positions selon le plan d'identification de l'Ultimate Cup, annexe I. Les coureurs peuvent afficher d'autres formes de publicité.

b) Dans aucun cas, l'identification du véhicule définie par le promoteur ne peut être modifiée par les pilotes et/ou les concurrents.

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

d) En cas de non-respect du plan d'identification défini par Ultimate Cup Series, des pénalités seront infligées (voir annexe 4).

9.2. PLAN D'IDENTIFICATION

a) Le plan d'identification à respecter est détaillé à l'annexe 1.

ART. 10. SITES ET INFRASTRUCTURES

10.1. ZONE DES STANDS (PIT LANE)

10.1.1. La section de la piste entre la première ligne de la voiture de sécurité et le début de la voie des stands sera désignée comme "voie d'accès aux stands". Tout pilote qui souhaite quitter la piste ou entrer dans la voie des stands doit signaler son intention. En temps utile et doit s'assurer qu'il est sûr de le faire. L'accès au Pit Lane n'est autorisé qu'à l'entrée des stands, il est interdit de traverser dans n'importe quelle direction la ligne séparant les stands de la piste, sauf circonstances exceptionnelles, à la seule discrétion des commissaires.

10.1.1.1. Toute violation de cet article au cours d'un entraînement libre peut entraîner une pénalité ;

10.1.1.2. Toute violation de cet article au cours d'une qualification peut entraîner les pénalités suivantes pour le pilote : Perdre un maximum de trois positions sur la grille de départ pour la course.

10.1.1.3. Toute violation de cet article au cours d'une course peut entraîner une pénalité à la discréption du Collège des commissaires sportifs.

10.1.2. La section de la piste entre l'extrémité de la voie des stands et la deuxième ligne de la voiture de sécurité sera désignée comme "Voie de sortie des stands".

10.1.3. Les voitures qui sortent des stands pour retourner sur la piste ne doivent pas franchir une ligne tracée à la sortie des stands destinée à séparer les voitures sortant des stands des voitures se trouvant sur la piste, sauf circonstances exceptionnelles, à la seule discréption du Collège des commissaires sportifs. La sanction pour violation du présent article sera telle que décrite aux articles 10.1.1.1 à 10.1.1.3.

10.1.4. La limite de vitesse de 60 km/h et les mesures maximales de sécurité seront appliquées dans la voie des stands à tout moment pendant l'épreuve/événement. Des signaux et/ou lignes seront utilisés pour indiquer le début et la fin de la zone où s'applique la limite de vitesse.

10.1.4.1. Toute violation de cet article, à tout moment pendant l'entraînement libre, une qualification ou un tour de reconnaissance peut entraîner la pénalité suivante:

- Une amende de 50 € pour chaque km/h au-dessus de la limite.

10.1.4.2. Toute violation de cet article au cours d'une course peut entraîner l'imposition des pénalités suivantes au pilote :

a) Une pénalité de Drive-Through ou autre prévue à l'Art. 11.2 ou encore à la discréTION du collège des commissaires sportifs. Toutefois, le Collège des commissaires sportifs peut infliger une pénalité supplémentaire conformément à l'art. 11.2, si les commissaires comprennent qu'un pilote était à grande vitesse pour obtenir une sorte d'avantage.

10.1.5. La zone des boxes sera divisée en deux voies. La voie la plus proche du mur des stands sera appelée "Voie rapide" et la voie la plus proche des stands sera appelée "Voie interne ou de travail".

10.1.5.1. La seule zone du Pit Lane où tout travail peut être effectué dans une voiture est la voie intérieure ou de travail.

10.1.5.2. Les véhicules ne peuvent entrer ou rester sur la voie rapide que si le conducteur est assis au volant dans sa position normale et que le véhicule fonctionne par ses propres moyens.

10.1.5.3. Il est interdit de peindre des marques ou des lignes dans n'importe quelle partie du Pit Lane. Seuls les rubans sont autorisés dans la zone d'arrêt désignée sur la voie de travail, tous les marquages doivent être retirés à la fin de l'événement.

10.1.5.4. Aucun équipement ne peut être laissé sur la voie rapide.

10.1.5.5. Pendant les sessions officielles (entraînements libres, qualification et course), au début de chaque session, les voitures peuvent commencer à former une file d'attente sur la voie rapide seulement une minute avant l'ouverture de la sortie des stands (sauf avant le début de la course; pour les voitures qui partent des stands, voir art. 6.9) Les voitures qui se trouvent sur la voie rapide avant l'avertissement "1 minute" seront invitées à attendre lorsque les feux deviennent verts, et les autres voitures pourront passer avant d'entrer dans la voie.

10.1.5.6. Les voitures doivent arriver à la voie rapide par le chemin le plus court possible, en suivant la ligne idéale reliant leur box à la voie rapide. La voie rapide doit rester libre à tout moment, sauf dans les cas mentionnés à l'art. 6.9.

10.1.5.7. À la reprise de toute séance d'entraînement libre ou de qualification, le concurrent ne peut déplacer sa voiture vers la Fast Lane que lorsque les feux de sortie des stands deviennent verts et/ou que le conducteur sortant des stands montre le drapeau vert, ou lorsque le directeur de course annonce "Fast Lane ouverte".

10.1.5.8. Toute violation de ce règlement peut entraîner une amende minimale de 250 € imposée au concurrent et peut conduire à des pénalités supplémentaires, selon le critère du Collège des commissaires sportifs, en fonction de la gravité de l'infrastructure.

10.1.6. Les voitures ne peuvent s'arrêter que dans la zone attribuée à votre voiture. Il est interdit à tout moment d'arrêter ou de garer une voiture, même temporairement, en dehors de la zone attribuée à cette voiture.

10.1.7. Nonobstant les dispositions de l'article 10.1 du règlement, si un Pilote dépasse sa zone assignée dans les Pits et s'arrête au-delà, la voiture ne peut récupérer l'accès à sa propre zone que si elle est poussée, tant qu'il est sûr de le faire.

10.1.8. À aucun moment une voiture ne pourra faire marche arrière dans la voie des stands sans être poussée.

10.1.9. Il est de la responsabilité du concurrent de retirer sa voiture du garage ou du lieu d'arrêt dans la voie des stands uniquement lorsqu'il est sûr de le faire. Le concurrent doit également fournir un moyen d'établir clairement, lorsqu'il est vu de face, le moment où la voiture a été libérée.

10.1.10. Si une voiture est considérée comme non sûre au cours d'un entraînement, le collège des commissaires sportifs peut appliquer une amende allant jusqu'à 1250 € au concurrent.

10.1.11. S'il est considéré qu'une voiture a été libérée dans des conditions dangereuses pendant une course, une pénalité conformément à l'article 11.2 sera imposée au concurrent en question.

10.1.11.1. Une pénalité supplémentaire peut être infligée à un pilote qui, selon le Collège des commissaires sportifs, persiste à conduire une voiture sans conditions de sécurité.

10.1.12. Dans tous les cas mentionnés ci-dessus, une voiture sera considérée comme libérée lorsqu'elle sort de la zone désignée du garage (en sortant du garage) ou après avoir complètement quitté la position d'arrêt après un arrêt au stand ou une pénalité.

10.1.13. Si une voiture abandonne la course alors qu'elle est dans la Pit Lane, elle doit être poussée jusqu'à la zone du Parc fermée par un itinéraire autorisé et indiqué au briefing des pilotes et sous la supervision d'un officier de course.

10.1.14. Si, de l'avis des commissaires de Pit Lane, un concurrent ou son représentant, qu'il ait été prévenu ou non, positionne son équipement de manière à causer un danger, une obstruction ou une interférence dans les activités d'un autre concurrent, une pénalité sera imposée au Participant conformément à l'article 11.2, à la discréTION du Collège des commissaires sportifs.

10.1.15. À moins qu'une voiture ne soit poussée hors de la Grille à tout moment au cours de la procédure de départ, les voitures ne peuvent être conduites que depuis la zone désignée pour chaque équipe jusqu'à la fin de la voie des stands.

10.1.16. Tout pilote qui doit quitter les stands ne peut pas quitter la zone réservée à son équipe jusqu'à ce que le signal de cinq minutes pour le début du tour de formation soit donné sur la grille et doit s'arrêter en file unique sur la voie

rapide.

10.1.16.1. Dans ces circonstances, il sera permis de travailler sur la voie rapide, mais tout travail de ce type est limité à :

- a) Faire fonctionner le moteur et ses préparations;
- b) L'installation ou la suppression de dispositifs de réfrigération et de chauffage autorisés ;
- c) Changements faits pour le confort du pilote;
- d) Remplacement des roues en cas de changement des conditions climatiques ou de crevaison.

10.1.16.1. Lorsque les voitures sont autorisées à quitter la voie des stands, elles doivent le faire dans l'ordre établi par l'art. 6.9, à moins qu'une autre voiture ne soit indûment retardée. Les pilotes doivent toujours suivre les instructions des commissaires.

10.1.17. Les personnes de moins de 16 ans ne sont pas autorisées dans la Pit Lane ou sur le mur des stands. Toute violation de ce règlement peut entraîner une amende minimale de 250 € et le retrait du pass en question. La question sera communiquée à l'organisateur de l'événement, qui peut imposer des sanctions supplémentaires à sa discrétion.

10.1.18. Les animaux, à l'exception de ceux qui ont été expressément autorisés par l'organisation pour l'utilisation des services de sécurité, sont interdits dans la zone des stands, sur la piste et dans toute zone destinée aux spectateurs.

10.2. ÉQUIPEMENTS DANS LA PIT LANE (STANDS)

10.2.1. Les bras articulés, les supports de tuyaux d'air ou les supports d'éclairage ne doivent pas s'étendre au-delà de la limite extérieure de la "zone de travail" et doivent être à au moins 2 mètres du sol. Les vérins à air doivent être solidement fixés ou ancrés. Une protection autour des soupapes et du régulateur de pression doit être installée en permanence. La conformité des installations et la validité des cylindres d'air seront vérifiées.

10.2.2. Aucune bouteille d'air ne peut être placée au-delà de la ligne de 2,5 m. Les bouteilles mobiles sont autorisées uniquement dans le garage et sur la grille de départ.

10.3. AIRE DE SIGNALISATION

10.3.1. Deux personnes par voiture seront désignées pour occuper une place à côté de la piste avec accès autorisé pendant les entraînements libres et la course. Cette position sera autorisée au moyen d'une pince orange, dûment identifiable et spécifique à la catégorie.

10.3.2. Ces membres peuvent fournir des indications utiles aux pilotes, mais seulement à partir de cette position et sans utiliser d'emblèmes, drapeaux et/ou feux similaires à ceux utilisés par l'organisation.

Pénalités : conformément à l'annexe IV.

10.4. ATTRIBUTION DES GARAGES – PADDOCK

10.4.1. Le promoteur détient l'autorité exclusive pour la distribution des boxes et des espaces dans les paddocks.

10.4.2. L'emplacement du cadre officiel sera indiqué dans le règlement Particulier. Ce tableau ne peut afficher que les informations approuvées par le Collège des commissaires sportifs ou le directeur de course. En plus du cadre officiel, les résultats et les informations importantes seront communiqués via le chat de l'application mobile désigné par le promoteur.

10.4.3. Les concurrents doivent respecter les règles et règlements du circuit, en particulier en ce qui concerne l'utilisation des installations sanitaires, prises électriques ou d'eau, la circulation dans le paddock et le respect des habitants locaux concernant le démarrage du moteur en dehors des horaires prescrits.

10.4.4. Une fois la vérification technique initiale terminée, aucune voiture qui a été vérifiée ne peut quitter les installations du circuit sans l'autorisation expresse du directeur de course.

10.4.5. L'organisateur de l'événement aura la pleine autorité pour faire respecter les règlements concernant le paddock et devra signaler au Collège des commissaires sportifs toute violation des règles mentionnées ci-dessus.

10.4.6. Toute violation des règles définies dans cet article peut entraîner une pénalité qui peut inclure la disqualification.

10.5. 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.

10.6. OPERATIONS COMMERCIALES

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

ART. 11. INCIDENTS - RECLAMATIONS - APPEL

Pénalités : Récapitulatif des pénalités pour la **ULTIMATE WINTER CUP**.

Réclamations, appels, droit de révision – voir Article 13, 14 et 15 du Code sportif international.

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.

11.1. INCIDENTS

11.1.1. 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) Faire cesser une séance d'entraînement libre ou une séance de qualification, comme prévu dans le présent Règlement;
- b) Il est nécessaire de suspendre la course comme prévu dans ces règlements;
- c) Nécessaire pour neutraliser et utiliser la voiture de sécurité comme prévu dans ce règlement;
- d) Constitue une violation de ces Règlements ou du Code ;
- e) A provoqué un faux départ par une ou plusieurs voitures ;
- f) A provoqué une collision;
- g) A forcé un pilote à quitter la piste;
- h) Illégitimement empêché une manœuvre de dépassement légitime par un Pilote;
- i) Illégitimement empêché un autre pilote pendant le dépassement;
- j) Causé une panne de voie ou d'arrêt au stand.

11.1.2. À moins qu'il ne soit complètement clair qu'un pilote a enfreint l'une des règles ci-dessus, tout incident impliquant plus d'une voiture sera normalement enquêté après la séance ou la course en question.

11.1.3. Il appartiendra au Collège des commissaires sportifs de décider, sur réception d'un rapport ou d'une demande du directeur de course, si un ou plusieurs concurrents ou pilotes impliqués dans un incident seront pénalisés.

11.1.4. Une pénalité sera imposée lorsque le Collège des commissaires sportifs détermine qu'un incident est entièrement ou partiellement de la responsabilité d'un pilote et/ou d'un concurrent.

11.1.5. Si un incident fait l'objet d'une enquête par le collège des commissaires sportifs, un message informant tous les concurrents du ou des pilotes impliqués sera affiché sur les écrans de chronométrage, dans le système de messagerie à l'intérieur des voitures et transmis par le système radio des concurrents, lorsque cela est possible.

11.1.6. Tout pilote impliqué dans un incident ne peut pas quitter les lieux sans le consentement du collège des commissaires sportifs jusqu'à ce que l'enquête soit terminée.

11.2. PENALITES

11.2.1. Toute décision de pénalité du Collège des commissaires sportifs sera susceptible d'appel conformément au Code, sauf dans les cas mentionnés dans le présent Règlement.

11.2.2. Les collèges des commissaires de sport peuvent imposer les pénalités spécifiquement établies dans ce règlement, en plus ou à la place de toute autre pénalité disponible en vertu du code.

11.2.3. Si une infraction est constatée, seul le Collège des commissaires sportifs décidera de la sanction à appliquer conformément au Code. Si la pénalité est explicitement définie dans le présent Règlement, celle-ci doit être appliquée, sauf lorsque le Collège des commissaires sportifs considère une autre pénalité plus appropriée en raison de la gravité de l'infrastructure.

11.2.4. Si un pilote ou un concurrent répète la même épreuve, les pénalités prévues par le présent règlement pourront être augmentées par le collège des commissaires sportifs, à sa discrétion, en utilisant l'une des pénalités disponibles dans le Code et le présent règlement.

11.2.5. En cas d'échec de conduite lors d'une séance de qualification, les commissaires peuvent supprimer tout nombre de temps de qualification du pilote/concurrent en question.

11.2.6. Si un pilote est disqualifié d'une séance de qualification, course ou événement pour quelque raison que ce soit, le concurrent n'aura droit à aucune compensation financière.

11.2.7. L'observation de tout incident dans le Paddock, le Pit Lane ou la Piste (actes provocateurs de toute nature, menaces verbales ou autres) et/ou comportement antisportif qui ne respecte pas l'esprit de l'Événement (Violation de la morale ou de l'éthique sportive, atteinte à l'intérêt supérieur du sport automobile, préjudice moral ou matériel à l'Organisateur, au sponsor de l'événement ou à ses partenaires, etc.) ou susceptible de nuire à l'image/réputation de l'Événement, représentant, Pilote ou son entourage sera communiqué au Collège des commissaires sportifs, qui pourra imposer l'une des pénalités suivantes :

- a) Une amende;
- b) Perte de points dans toute classification de catégorie même si le résultat est négatif ;
- c) La disqualification du Concurrent et/ou du Pilote concerné de l'événement ;
- d) Refus d'inscription du Concurrent et/ou du Pilote en question à l'Événement de la saison suivante ;
- e) Appliquer toute autre sanction prévue dans le Code ;

f) Une peine assortie d'une des sanctions visées aux alinéas a) à e) ci-dessus.

11.2.8. Tout concurrent dont la voiture est considérée comme inéligible en vertu du règlement technique sera soumis aux pénalités établies par le code et par ce règlement.

11.2.9. Le Collège des commissaires sportifs peut imposer l'une des pénalités suivantes à tout pilote et/ou

37/44

concurrent impliqué dans un incident : (Voir annexe IV)**11.2.9.1. PENDANT LES ESSAIS**

11.2.9.1.1. Affichage d'un tableau noir avec les mots STOP & GO en lettres blanches (dimensions 60 x 40 cm) ainsi que le numéro du conducteur en question :

- a) Pour non-respect des drapeaux ;
- b) Pour conduite antisportive ;
- c) Ne pas respecter les consignes de sécurité dans la zone des boxes et dans la zone de signalisation.

11.2.9.1.2. Et aussi :

- a) Annulation du temps du tour au cours duquel l'infraction a été commise, pour non-respect des limites de la piste.
- b) Annulation du meilleur temps de la séance d'entraînement pour non-respect des drapeaux, la pénalité pouvant être augmentée en fonction de la gravité de l'infrastructure ;
- c) Annulation de tous les temps de tour enregistrés dans la session correspondante pour comportement antisportif.

11.2.9.1.3. Ces décisions seront communiquées dans les meilleurs délais au concurrent ou à son représentant.

11.2.9.2. PENDANT LA COURSE**11.2.9.2.1. Penalité DRIVE-THROUGH**

Le pilote doit entrer dans la voie des stands et revenir à la course sans aucun arrêt dans les boxes ou la voie des stands

11.2.9.2.1.1. Affichage d'une plaque noire avec des lettres blanches "Drive Through" (dimensions 60 x 40 cm) ainsi que le numéro du pilote en question :

- a) Pour faux départ
- b) Par simulation de départ, lors du retour de formation ;
- c) Pour ne pas respecter les contraintes décrites lors du retour de formation au départ, ou pour ne pas respecter les limites de piste ;
- d) Pour les dépassements pendant le tour de formation avant le départ ou sous la procédure de Safety Car;
- e) Ne pas respecter les limites de piste;
- f) Pour conduite antisportive ;
- g) Pour non-respect aux drapeaux ;
- h) Pour non-respect des consignes de sécurité dans la zone des boxes et dans la zone de signalisation.

11.2.9.2.1.2. Une pénalité de "Drive Through" (passage dans les stands) communiquée à un concurrent au cours des trois derniers tours par la Direction de l'Épreuve sera automatiquement convertie en une pénalité de 30 secondes ajoutée au classement de la course.

11.2.9.2.2. Penalité STOP&GO

Avec la durée que le collège des commissaires sportifs jugera appropriée. Le pilote doit entrer dans la zone de box, s'arrêter à sa position de pit stop pendant au moins les secondes de pénalité attribuées (aucun travail ne peut être effectué) et ensuite retourner à la course;

11.2.9.2.2.1. Affichage d'un tableau noir avec les lettres blanches Stop & Go (dimensions 60 x 40 cm) ainsi que le numéro du pilote en question :

- a) Pour non-respect du temps de conduite.
- b) La durée de la pénalité correspond à l'infrastructure.

11.2.9.2.2.2. La procédure d'arrêt et de reprise (STOP & GO) se déroulera devant le garage du concurrent, sous la responsabilité du chef d'équipe.

11.2.9.2. Après la présentation de l'une des plaques mentionnées ci-dessus, avec le numéro du pilote en question, la pénalité devra être remplie dans les 3 tours suivants à la notification de l'infrastructure par le directeur de course.

11.2.9.4. Cependant, à moins que le pilote n'ait déjà été dans l'entrée des stands pour remplir sa pénalité, il ne pourra pas la remplir après l'entrée du (Full Course Yellow - FCY) ou Safety Car. La période de FCY est considérée comme terminée lorsque le pilote soumis à la pénalité est toujours sur la piste (la zone d'accès aux boxes n'est pas considérée comme une piste) lorsque toute la piste est à nouveau en drapeau vert. La période de Safety Car est considérée comme terminée lorsque le pilote soumis à la pénalité croise le drapeau vert sur la ligne de départ/arrivée correspondante, tel que défini dans le briefing.

11.2.9.5. Le nombre de fois que le pilote franchit la ligne sous FCY ou derrière la voiture de sécurité sera ajouté au nombre maximum de fois qu'il peut franchir la ligne sur la piste.

11.2.9.6. À la demande ou sur rapport du Directeur de course, il appartiendra au Collège des commissaires sportifs de décider si un ou plusieurs pilotes impliqués dans un incident doivent être pénalisés.

11.2.9.7. Le Collège des commissaires sportifs peut imposer à tout pilote impliqué dans un incident, en plus des pénalités déjà existantes, la perte de position sur la grille pour la course suivante disputée par le pilote. Cette pénalité ne sera appliquée qu'en cas de conduite antisportive.

11.2.10. Les pénalités financières doivent être payées à FPAK.

11.3. DISQUALIFICATION

11.3.1. Toute décision de disqualification d'un pilote prise par les Commissaires Sportifs lors des entraînements ou de la course sera communiquée par le Directeur de Course après présentation du drapeau noir, au moyen d'une note écrite contenant les motifs et remise au pilote.

11.3.2. En cas de disqualification d'un pilote, le Collège des commissaires sportifs décidera si les pilotes classés immédiatement après lui soumettront ou non une position.

11.3.3. Le Collège des commissaires sportifs enregistrera les infractions dont la récidive peut entraîner une sanction plus sévère, seul le Collège des commissaires sportifs étant autorisé à définir ce qui constitue une récidive.

11.4. RECLAMATION ET APPEL

11.4.1. Les réclamations peuvent être faites conformément aux articles 13 du Code Sportif International et accompagnées d'une taxe de 500 € telle que publiée par la FPAK et présentée au directeur de course dans les trente (30) minutes suivant l'heure de publication des classements provisoires.

11.4.2. Lorsque plusieurs concurrents sont impliqués, une plainte distincte doit être déposée contre chacun des concurrents impliqués.

11.4.3. Dans le cas de plusieurs voitures du même concurrent, une réclamation distincte doit être déposée pour chaque voiture en question.

11.4.4. Les réclamations présentées conjointement par plusieurs concurrents ne seront pas acceptées.

11.4.5. Les réclamations contre des décisions basées sur des rapports de juges de fait dans l'exercice de leurs fonctions ne seront pas admises.

11.4.6. Dans le cas d'une réclamation technique, un supplément annoncé par la FPAK, plus les frais de démontage connexes, doit accompagner la protestation. Cependant, sous peine de perdre le droit de réclamation, ils doivent suivre les règles de réclamation.

11.4.7. Les appels doivent être présentés conformément à l'article 15 du Code sportif international et accompagnés d'un droit de 5000 € tel que publié par la FPAK. Et notifier par écrit aux commissaires de son intention d'interjeter appel dans un délai d'une heure après la publication de la décision.

11.4.8. Conformément à l'article 12.3.4 du Code sportif international de la FIA, aucun recours ne peut être formé contre tout élément des décisions qui aboutissent à l'application des pénalités suivantes appliquées par les commissaires ou le directeur de course :

- a) Pénalités de conduite ou Stop/Go, y compris celles imposées pendant les 5 dernières minutes d'une course ou une pénalité de temps (au lieu d'une pénalité de conduite) après la course ;
- b) Les pénalités qui déterminent ou entraînent l'annulation d'une série de temps d'entraînement ou de qualification ;
- c) Pénalités déclarant ou entraînant la perte de places sur la grille de départ pour la course;
- d) Pénalités de temps ajoutées au temps total de la course;
- e) Baisse des places dans le classement de la compétition.

ANNEXE I – PLAN DE STICKAGE

ANNEXE II – DRAPEAU ROUGE

Arrêt de Course	Position des voitures après arrêt	Procédure à appliquer	Distance	Grille	Points attribués
Moins de 2 tours	Grille de départ	Nouveau départ	Distance d'origine moins 2 tours, ou total de course moins 4 minutes	Grille originale	Pas de points attribués
Plus de 2 tours et moins de 75% de la distance ou du temps programmé.	Grille de départ	Nouveau départ pour la deuxième partie de la course	La deuxième partie sera calculée pour compléter la distance initiale moins 2 tours, ou le temps total restant doit être réduit de 4 minutes.	Basé sur le classement du tour précédent l'arrêt de la course.	Si un redémarrage n'est pas possible : 50% des points attribués.
Plus de 75% de la distance ou du temps programmé.	Parc fermé	Course terminée	–	–	Classement établi au tour précédent l'interruption de la course. Points maximum attribué..

ANNEXE III - PNEUS

Brand	Chassis	Version	Year	SLICK Front		SLICK Rear		WET Front		WET Rear	
				SAP Code	Description	SAP Code	Description	SAP Code	Description	SAP Code	Description
Alpine	A110	Cup		640890	245/650R18 GY SLICK TC 03B3	637713	265/660R18 GY SLICK TC 03B3	637996/637997	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W2	637774/637775	265/660R18 GY WET-L/R TC 03W2
Alpine	A110	GT4		640890	245/650R18 GY SLICK TC 03B3	637713	265/660R18 GY SLICK TC 03B3	637996/637997	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W2	637774/637775	265/660R18 GY WET-L/R TC 03W2
Aston Martin	Vantage	GT3	2016	637508	300/680R18 GY SLICK GT 03B2	637514	310/710R18 GY SLICK GT 04B2	637505/637506	300/680R18 GY WET-L/R GT 03W2	637511/637512	310/710R18 GY WET-L/R GT 03W2
Aston Martin	Vantage	GT4		637908	305/660R18 GY SLICK GT 02B3	637715	300/680R18 GY SLICK GT 03B3	639875/639876	305/660R18 GY WET-L/R GT 01W2	637505/637506	300/680R18 GY WET-L/R GT 03W2
Audi	R8 LMS Ultra	GT3	Avant 2016	637908	305/660R18 GY SLICK GT 02B3	637717	310/710R18 GY SLICK GT 04B3	639875/639876	305/660R18 GY WET-L/R GT 01W2	640513/640514	310/710R18 GY WET-L/R GT 04W3
Audi	R8	GT3	2016	637508	300/680R18 GY SLICK GT 03B2	637514	310/710R18 GY SLICK GT 04B2	637505/637506	300/680R18 GY WET-L/R GT 03W2	637511/637512	310/710R18 GY WET-L/R GT 03W2
Audi	R8	GT4		637908	305/660R18 GY SLICK GT 02B3	637715	300/680R18 GY SLICK GT 03B3	639875/639876	305/660R18 GY WET-L/R GT 01W2	637505/637506	300/680R18 GY WET-L/R GT 03W2
Bentley	Continental	GT3		637514	310/710R18 GY SLICK GT 04B2	637514	310/710R18 GY SLICK GT 04B2	637511/637512	310/710R18 GY WET2-L/R GT 03W2	637511/637512	310/710R18 GY WET-L/R GT 03W2
BMW	M4	GT4		637715	300/680R18 GY SLICK GT 03B3	637715	300/680R18 GY SLICK GT 03B3	637505/637506	300/680R18 GY WET-L/R GT 03W2	637505/637506	300/680R18 GY WET-L/R GT 03W2
BMW	Z4	GT3		637508	300/680R18 GY SLICK GT 03B2	637514	310/710R18 GY SLICK GT 04B2	637505/637506	300/680R18 GY WET-L/R GT 03W2	637511/637512	310/710R18 GY WET-L/R GT 03W2
BMW	M6	GT3	2016	637514	310/710R18 GY SLICK GT 04B2	637514	310/710R18 GY SLICK GT 04B2	637511/637512	310/710R18 GY WET2-L/R GT 03W2	637511/637512	310/710R18 GY WET-L/R GT 03W2
Chrysler	Viper	GT1		637908	305/660R18 GY SLICK GT 02B3	637717	310/710R18 GY SLICK GT 04B3	639875/639876	305/660R18 GY WET-L/R GT 01W2	640513/640514	310/710R18 GY WET-L/R GT 04W3
Chrysler	Viper	GT3		637908	305/660R18 GY SLICK GT 02B3	637717	310/710R18 GY SLICK GT 04B3	639875/639876	305/660R18 GY WET-L/R GT 01W2	640513/640514	310/710R18 GY WET-L/R GT 04W3
Corvette	Z06	GT3		637908	305/660R18 GY SLICK GT 02B3	637717	310/710R18 GY SLICK GT 04B3	639875/639876	305/660R18 GY WET-L/R GT 01W2	640513/640514	310/710R18 GY WET-L/R GT 04W3
Corvette	Z06	GT3	2014	637508	300/680R18 GY SLICK GT 03B2	637514	310/710R18 GY SLICK GT 04B2	637505/637506	300/680R18 GY WET-L/R GT 03W2	637511/637512	310/710R18 GY WET-L/R GT 03W2
Corvette	C7R	GT3	2016	637508	300/680R18 GY SLICK GT 03B2	637514	310/710R18 GY SLICK GT 04B2	637505/637506	300/680R18 GY WET-L/R GT 03W2	637511/637512	310/710R18 GY WET-L/R GT 03W2
Ferrari	458	Challenge		637121	235/645R19 GY SLICK GT 01C1	637134	285/680R19 GY SLICK GT 01C1	637120	235/645R19 GY CR9000 GT 01W3	637133	285/680R19 GY CR9000 GT 01W3
Ferrari	458	GT3	Avant 2013	637908	305/660R18 GY SLICK GT 02B3	637073	310/710R19 GY SLICK GT 01C1	639875/639876	305/660R18 GY WET-L/R GT 01W2	637075	310/710R19 GY CR9000 GT 01W3
Ferrari	458	GT2		637508	300/680R18 GY SLICK GT 03B2	637514	310/710R18 GY SLICK GT 04B2	637505/637506	300/680R18 GY WET-L/R GT 03W2	637511/637512	310/710R18 GY WET-L/R GT 03W2
Ferrari	458	GT3	2016	637508	300/680R18 GY SLICK GT 03B2	637514	310/710R18 GY SLICK GT 04B2	637505/637506	300/680R18 GY WET-L/R GT 03W2	637511/637512	310/710R18 GY WET-L/R GT 03W2
Ferrari	488	GT3		637508	300/680R18 GY SLICK GT 03B2	637514	310/710R18 GY SLICK GT 04B2	637505/637506	300/680R18 GY WET-L/R GT 03W2	637511/637512	310/710R18 GY WET-L/R GT 03W2
Ferrari	296	GT3		637508	300/680R18 GY SLICK GT 03B2	637514	310/710R18 GY SLICK GT 04B2	637505/637506	300/680R18 GY WET-L/R GT 03W2	637511/637512	310/710R18 GY WET-L/R GT 03W2
Ferrari	296	Challenge		637121	235/645R19 GY SLICK GT 01C1	637134	285/680R19 GY SLICK GT 01C1	637120	235/645R19 GY CR9000 GT 01W3	637133	285/680R19 GY CR9000 GT 01W3
Ferrari	488	Challenge		637134	285/680R19 GY SLICK GT 01C1	637073	310/710R19 GY SLICK GT 01C1	637133	285/680R19 GY CR9000 GT 01W3	637075	310/710R19 GY CR9000 GT 01W3
Ferrari	296	Challenge		637134	285/680R189 GY SLICK GT 01C1	637073	310/710R19 GY SLICK GT 01C1	637133	285/680R19 GY CR9000 GT 01W3	637075	310/710R19 GY CR9000 GT 01W3
Ford	Mustang	FR500/GT3		637908	305/660R18 GY SLICK GT 02B3	637717	310/710R18 GY SLICK GT 04B3	639875/639876	305/660R18 GY WET-L/R GT 01W2	640513/640514	310/710R18 GY WET-L/R GT 04W3
Ford	GT	GT3		637908	305/660R18 GY SLICK GT 02B3	637717	310/710R18 GY SLICK GT 04B3	639875/639876	305/660R18 GY WET-L/R GT 01W2	640513/640514	310/710R18 GY WET-L/R GT 04W3
Ginetta	G55	Cup		640890	245/650R18 GY SLICK TC 03B3	637713	265/660R18 GY SLICK TC 03B3	637996/637997	245/650R18 GY WET-L/R TC 03W2	637774/637775	265/660R18 GY WET-L/R TC 03W2
Ginetta	G50	GT4		640890	245/650R18 GY SLICK TC 03B3	637713	265/660R18 GY SLICK TC 03B3	637996/637997	245/650R18 GY WET-L/R TC 03W2	637774/637775	265/660R18 GY WET-L/R TC 03W2
Ginetta	G55			637508	300/680R18 GY SLICK GT 03B2	637514	310/710R18 GY SLICK GT 04B2	637505/637506	300/680R18 GY WET-L/R GT 03W2	637511/637512	310/710R18 GY WET-L/R GT 03W2
Ginetta	G56 Evo			640892	285/660R18 GY SLICK GT 02A3	640935	285/680R18 GY SLICK GT 02A3	640982/640983	285/660R18 GY WET-L/R GT 03W2	638018/638019	285/680R18 GY WET-L/R GT 02W2
Ginetta	GTX			637508	300/680R18 GY SLICK GT 03B2	637514	310/710R18 GY SLICK GT 04B2	637505/637506	300/680R18 GY WET-L/R GT 03W2	637511/637512	310/710R18 GY WET-L/R GT 03W2
Lamborghini	Super Trofeo			640892	285/660R18 GY SLICK GT 02A3	637715	300/680R18 GY SLICK GT 03B3	640982/640983	285/660R18 GY WET-L/R GT 03W2	637505/637506	300/680R18 GY WET-L/R GT 03W2
Lamborghini	Gallardo	GT3		637908	305/660R18 GY SLICK GT 02B3	637717	310/710R18 GY SLICK GT 04B3	639875/639876	305/660R18 GY WET-L/R GT 01W2	640513/640514	310/710R18 GY WET-L/R GT 04W3
Lamborghini	Gallardo	GT3	2016	637908	305/660R18 GY SLICK GT 02B3	637717	310/710R18 GY SLICK GT 04B3	639875/639876	305/660R18 GY WET-L/R GT 01W2	640513/640514	310/710R18 GY WET-L/R GT 04W3
Lamborghini	LP560			637908	305/660R18 GY SLICK GT 02B3	637717	310/710R18 GY SLICK GT 04B3	639875/639876	305/660R18 GY WET-L/R GT 01W2	640513/640514	310/710R18 GY WET-L/R GT 04W3

Lamborghini	LP600			637908	305/660R18 GY SLICK GT 02B3	637717	310/710R18 GY SLICK GT 04B3	639875/639876	305/660R18 GY WET-L/R GT 01W2	640513/640514	310/710R18 GY WET-L/R GT 04W3
Lamborghini	Huracan			637716	300/680R18 GY SLICK GT 03C1	637514	310/710R18 GY SLICK GT 04B2	637505/637506	300/680R18 GY WET-L/R GT 03W2	637511/637512	310/710R18 GY WET-L/R GT 03W2
Ligier	JS2R			640890	245/650R18 GY SLICK TC 03B3	637713	265/660R18 GY SLICK TC 03B3	637996/637997	245/650R18 GY WET-L/R TC 03W2	637774/637775	265/660R18 GY WET-L/R TC 03W2
Maserati	MC20	GT3		637716	300/680R18 GY SLICK GT 03C1	637514	310/710R18 GY SLICK GT 04B2	637505/637506	300/680R18 GY WET-L/R GT 03W2	637511/637512	310/710R18 GY WET-L/R GT 03W2
Maserati	Trofeo			637908	305/660R18 GY SLICK GT 02B3	637514	310/710R18 GY SLICK GT 04B2	639875/639876	305/660R18 GY WET-L/R GT 01W2	637511/637512	310/710R18 GY WET-L/R GT 03W2
McLaren	MP4-12C	GT3	Avant 2014	637908	305/660R18 GY SLICK GT 02B3	637514	310/710R18 GY SLICK GT 04B2	639875/639876	305/660R18 GY WET-L/R GT 01W2	637511/637512	310/710R18 GY WET-L/R GT 03W2
Mercedes	AMG	GT3	2016	637716	300/680R18 GY SLICK GT 03C1	637514	310/710R18 GY SLICK GT 04B2	637505/637506	300/680R18 GY WET-L/R GT 03W2	637511/637512	310/710R18 GY WET-L/R GT 03W2
Mercedes	AMG	GT4		637908	305/660R18 GY SLICK GT 02B3	637715	300/680R18 GY SLICK GT 03B3	639875/639876	305/660R18 GY WET-L/R GT 01W2	637505/637506	300/680R18 GY WET-L/R GT 03W2
Mercedes	C63	DTM		637508	300/680R18 GY SLICK GT 03B2	637514	310/710R18 GY SLICK GT 04B2	637505/637506	300/680R18 GY WET-L/R GT 03W2	637511/637512	310/710R18 GY WET-L/R GT 03W2
Mitjet	V6			640935	285/680R18 GY SLICK GT 02A3	640935	285/680R18 GY SLICK GT 02A3	638018/638019	285/680R18 GY WET-L/R GT 02W2	638018/638019	285/680R18 GY WET-L/R GT 02W2
Mitjet	2L			640889	245/650R18 GY SLICK TC 03A2	640889	245/650R18 GY SLICK TC 03A2	637998/637999	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3	637998/637999	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3
Nova	NPO2			640892	285/660R18 GY SLICK GT 02A3	637514	310/710R18 GY SLICK GT 04B2	640982/640983	285/660R18 GY WET-L/R GT 03W2	637511/637512	310/710R18 GY WET-L/R GT 03W2
Porsche	997	R-GT3		637908	305/660R18 GY SLICK GT 02B3	637717	310/710R18 GY SLICK GT 04B3	639875/639876	305/660R18 GY WET-L/R GT 01W2	640513/640514	310/710R18 GY WET-L/R GT 04W3
Porsche	Cayman	S-Cup		640889	245/650R18 GY SLICK TC 03A2	637713	265/660R18 GY SLICK TC 03B3	637996/637997	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W2	637774/637775	265/660R18 GY WET-L/R TC 03W2
Porsche	997	RS/GT de serie		640889	245/650R18 GY SLICK TC 03A2	637717	310/710R18 GY SLICK GT 04B3	637996/637997	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W2	640513/640514	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	997	Cup	2010	640889	245/650R18 GY SLICK TC 03A2	637715	300/680R18 GY SLICK GT 03B3	637996/637997	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W2	637505/637506	300/680R18 GY WET-L/R GT 03W2
Porsche	996	Cup		640889	245/650R18 GY SLICK TC 03A2	640935	285/680R18 GY SLICK GT 02A3	637996/637997	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W2	638018/638019	285/680R18 GY WET-L/R GT 02W2
Porsche	997	Cup		640889	245/650R18 GY SLICK TC 03A2	640935	285/680R18 GY SLICK GT 02A3	637996/637997	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W2	638018/638019	285/680R18 GY WET-L/R GT 02W2
Porsche	Cayman	GT4		640889	245/650R18 GY SLICK TC 03A2	640935	285/680R18 GY SLICK GT 02A3	637996/637997	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W2	638018/638019	285/680R18 GY WET-L/R GT 02W2
Porsche	Cayman	GT4 RS		640889	245/650R18 GY SLICK TC 03A2	640935	285/680R18 GY SLICK GT 02A3	637996/637997	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W2	638018/638019	285/680R18 GY WET-L/R GT 02W2
Porsche	996	bi-Turbo GT2		636913	265/660R18 GY SLICK TC 02B3	637717	310/710R18 GY SLICK GT 04B3	637774/637775	265/660R18 GY WET-L/R TC 03W2	640513/640514	310/710R18 GY WET-L/R GT 04W3
Porsche	991	Cup		636913	265/660R18 GY SLICK TC 02B3	637717	310/710R18 GY SLICK GT 04B3	637774/637775	265/660R18 GY WET-L/R TC 03W2	640513/640514	310/710R18 GY WET-L/R GT 04W3
Porsche	997	Cup S		636913	265/660R18 GY SLICK TC 02B3	637717	310/710R18 GY SLICK GT 04B3	637774/637775	265/660R18 GY WET-L/R TC 03W2	640513/640514	310/710R18 GY WET-L/R GT 04W3
Porsche	996	RS, RSR		636913	265/660R18 GY SLICK TC 02B3	637717	310/710R18 GY SLICK GT 04B3	637774/637775	265/660R18 GY WET-L/R TC 03W2	640513/640514	310/710R18 GY WET-L/R GT 04W3
Porsche	997	RSR		636913	265/660R18 GY SLICK TC 02B3	637717	310/710R18 GY SLICK GT 04B3	637774/637775	265/660R18 GY WET-L/R TC 03W2	640513/640514	310/710R18 GY WET-L/R GT 04W3
Porsche	993	Turbo GT2		636913	265/660R18 GY SLICK TC 02B3	637717	310/710R18 GY SLICK GT 04B3	637774/637775	265/660R18 GY WET-L/R TC 03W2	640513/640514	310/710R18 GY WET-L/R GT 04W3
Porsche	911	Turbo		636913	265/660R18 GY SLICK TC 02B3	637717	310/710R18 GY SLICK GT 04B3	637774/637775	265/660R18 GY WET-L/R TC 03W2	640513/640514	310/710R18 GY WET-L/R GT 04W3
Porsche	996	R		636913	265/660R18 GY SLICK TC 02B3	637717	310/710R18 GY SLICK GT 04B3	637774/637775	265/660R18 GY WET-L/R TC 03W2	640513/640514	310/710R18 GY WET-L/R GT 04W3
Porsche	911	GT3 R	2013-2014	637908	305/660R18 GY SLICK GT 02B3	637717	310/710R18 GY SLICK GT 04B3	639875/639876	305/660R18 GY WET-L/R GT 01W2	640513/640514	310/710R18 GY WET-L/R GT 04W3
Porsche	911	GT3 R	2016	637908	305/660R18 GY SLICK GT 02B3	637717	310/710R18 GY SLICK GT 04B3	639875/639876	305/660R18 GY WET-L/R GT 01W2	640513/640514	310/710R18 GY WET-L/R GT 04W3
Porsche	997	RSR	2010-2012	637908	305/660R18 GY SLICK GT 02B3	637717	310/710R18 GY SLICK GT 04B3	639875/639876	305/660R18 GY WET-L/R GT 01W2	640513/640514	310/710R18 GY WET-L/R GT 04W3
Porsche	996	Turbo GT2		637908	305/660R18 GY SLICK GT 02B3	637717	310/710R18 GY SLICK GT 04B3	639875/639876	305/660R18 GY WET-L/R GT 01W2	640513/640514	310/710R18 GY WET-L/R GT 04W3
Porsche	992	Cup		637908	305/660R18 GY SLICK GT 02B3	637717	310/710R18 GY SLICK GT 04B3	639875/639876	305/660R18 GY WET-L/R GT 01W2	640513/640514	310/710R18 GY WET-L/R GT 04W3
Renault	RS01			637508	300/680R18 GY SLICK GT 03B2	637514	310/710R18 GY SLICK GT 04B2	637505/637506	300/680R18 GY WET-L/R GT 03W2	637511/637512	310/710R18 GY WET-L/R GT 03W2
Vortex				640935	285/680R18 GY SLICK GT 02A3	637514	310/710R18 GY SLICK GT 04B2	638018/638019	285/680R18 GY WET-L/R GT 02W2	637511/637512	310/710R18 GY WET-L/R GT 03W2
TCR				640163	265/660R18 GY SLICK TC 03C3	637713	265/660R18 GY SLICK TC 03B3	637774/637775	265/660R18 GY WET-L/R TC 02W2	637774/637775	265/660R18 GY WET-L/R TC 03W2
Toyota	Supra	GT4		640935	285/680R18 GY SLICK GT 02A3	640935	285/680R18 GY SLICK GT 02A3	638018/638019	285/680R18 GY WET-L/R GT 02W2	638018/638019	285/680R18 GY WET-L/R GT 02W2

ANNEXE IV - PENALITES

(Fourni avant le début de chaque épreuve/événement)

ANNEXE V – TEMPS DE CONDUITE ET TABLEAU DES HANDICAPS

(Fourni avant le début de chaque épreuve/événement)