

REGLEMENT SPORTIF

ARTICLE 1 – ORGANISATION

1.1 PROMOTEUR – PERMIS D'ORGANISATION 7
ANS 7
Permis d'Organisation 7
Comité d'Organisation 7

1.2 REGLEMENT ***7***
1.2.1 7
1.2.2 7
1.2.3 8
1.2.4 8
1.3 OFFICIELS ***8***
1.4 CALENDRIER ***8***

ARTICLE 2 – ASSURANCES **9**

2.1 ASSURANCES 9
2.1.1 9
2.1.2 9
2.1.3 9

ARTICLE 3 – CONCURRENTS ET PILOTES **9**

3.1 ENGAGEMENTS 9
Licences 9
Inscription à la saison 10
Inscription à une épreuve 10

3.2 EQUIPAGES ***10***

3.3 LAISSEZ-PASSER (Pass) ***11***

3.4 VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ***11***

3.5 VERIFICATIONS TECHNIQUES ***11***

ARTICLE 4 – DEROULEMENT DE L'EPREUVE **13**

4.1 BRIEFING ***13***

4.2 ESSAIS – COURSE ***13***
Essais privés - libres 13
Essais qualificatifs 14
Course 14

4.3 SAFETY CAR ***14***

4.4 FULL COURSE YELLOW "FCY" ***14***

4.5 ARRIVEE ***15***

4.6 PARC FERME ***15***
4.6.1 16
4.6.2 16
4.6.3 16
4.6.4 16
4.6.5 17

ARTICLE 5 – CLASSEMENT ET PRIX **17**

5.1 VAINQUEUR 17

5.2 ORDRE ***17***

5.3 POINTS ***17***

5.4 CLASSEMENT PAR COURSE ***17***

5.5 ATTRIBUTION DES POINTS ***17***

5.6 CLASSEMENT FINAL DU CHALLENGE ***17***

5.7 EX AEQUO ***17***

5.8 CLASSEMENT TEAMS ***17***

5.9 BONUS ***18***

5.10 PRIX ***18***

ARTICLE 6 – SITES ET INFRASTRUCTURES **18**

6.1 ZONE DES STANDS ***18***
6.1.1 19
6.1.2 19
6.1.3 19
6.1.4 19
6.1.5 19

6.2 AIRE DE SIGNALISATION ***19***

6.3 AFFECTATION DES STANDS – PARC CONCURRENTS ***19***
6.3.1 19
6.3.2 20
6.3.3 20
Voitures particulières 20
Opérations commerciales 20

ARTICLE 7 – INCIDENTS – RECLAMATIONS – APPELS **20**

7.1 INCIDENTS 20

7.2 PENALITES ***21***
Pendant les essais 21
Pendant la course 21
7.2.1 21
2.2.2 22
7.2.3 22
7.2.4 22
7.2.5 22
7.2.6 22
7.2.7 22

7.3 DISQUALIFICATION ***22***
7.3.1 23
7.3.2 23

REGLEMENT TECHNIQUE **24**

ARTICLE 8 – VOITURES ADMISES **24**

8.1 CATEGORIES ***24***
Spécificités 26

ARTICLE 9 – PUBLICITE **26**

9.1 PUBLICITE OBLIGATOIRE ***26***

9.2 PLAN D'IDENTIFICATION ***26***

ARTICLE 10 – PLAN D'IDENTIFICATION OBLIGATOIRE **26**

10.1 NUMERO DE COURSE ***26***

ARTICLE 11 – PNEUMATIQUES – CARBURANT – EQUIPEMENT **27**

11.1 CARBURANT ***27***

11.2 EQUIPEMENTS ***27***
Echappement 27
Lest 28
Télémétrie – Transmission 28
Eclairage 28
Spécificités – Mise en marche 29
Vitres et filets 29
Anneau de remorquage 30
Caméra embarquée 30
Matériel dans la pit-lane 30

ANNEXES AU REGLEMENT SPORTIF ET TECHNIQUE **31**

ANNEXE 1 – PLATEAU KENNOL GT ENDURANCE CUP **32**

1. FORMAT ***32***

2. EQUIPAGES – TEMPS DE CONDUITE ***32***
Catégorisation 32
Pilote non catégorisé à l'ouverture de l'épreuve 32
Catégorisation AM 33
Temps de conduite 34

3. DEROULEMENT DE L'EPREUVE ***34***
Essais qualificatifs 34
Course 36
Durée 36
Procédure de départ 36
Sur la grille de départ 37
Stands 38
Ravitaillement 40
Panne – Sortie de route 42
Temps minimum d'arrêt au stand 43

4. CLASSEMENT ***44***
Classement par course 44
Attribution des points 45
Classement final du Challenge 45
Classement Alpine Endurance Cup 46
Ex Aequo 46
Classement Teams 46
Courses communes avec un organisateur Tier 46

5. PNEUMATIQUES ***47***

6. SYSTEME ATLAS ***48***

ANNEXE 2 – PLATEAU ULTIMATE GT SPRINT CUP ***49***

1. FORMAT ***49***

2. DEROULEMENT DE L'EPREUVE ***49***
Essais qualificatifs 49
Course 50

3. CLASSEMENT ***50***
Classement par course 50
Attribution des points 50
Classement final du Challenge 51
Ex Aequo 51
Classement Teams 51
Classement UCTC (Ultimate Cavalino Tridente Cup) 51
Courses communes avec un organisateur Tier 51

4. PNEUMATIQUES ***52***

ANNEXE 3 – ARRET D'UNE COURSE

ANNEXE 4 – PNEUMATIQUES

ANNEXE 5 – PENALITES

ANNEXE 6 – CHARTE GRAPHIQUE

REGLEMENT SPORTIF

ARTICLE 1 – ORGANISATION

1. *PROMOTEUR – PERMIS D'ORGANISATION*

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

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

L'Ultimate GT Endurance & Sprint Cup est composé des plateaux suivants : Kennol GT-Endurance Cup et Ultimate GT-Sprint Cup

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

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

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

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

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

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

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

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

PROMOTEUR
GP MOTORS SPORT SERIES SA

Route des Bonnefontaines, 6 1700 Fribourg

Suisse

orga@gpmotors-sport.com & regulations@ultimatecup.eu

ASN
L'ASN de tutelle est la FFSA

Fédération Française du Sport Automobile 32 avenue de New York,

75781 PARIS

PERMIS D'ORGANISATION

Le présent règlement a été approuvé par la FFSA, n° de Visa : **C22-2026** en date du 26 janvier 2026.

COMITE D'ORGANISATION

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

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

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

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

2. REGLEMENT

1.2.1
La version française du présent Règlement Sportif et Technique ses annexes et ses éventuels additifs constitueront le texte définitif auquel il sera fait référence, en cas de controverse et d'interprétation.

1.2.2.
Ce règlement sportif et technique rentrera en vigueur le 1er janvier 2026 et remplacera tout autre règlement pour le challenge.

1.2.3.
Tous les concurrents inscrits à l'Ultimate GT Endurance & Sprint Cup seront informés de toute modification apportée à ce Règlement Sportif et Technique en spécifiant la date d'entrée en vigueur.

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

1.3 OFFICIELS

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

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

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

1.4 CALENDRIER

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

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

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

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

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

ARTICLE 2 - ASSURANCES

2.1 ASSURANCES

2.1.1.
Pour chaque épreuve, le promoteur, doit souscrire une police d'assurance visant à couvrir la responsabilité civile de l'organisateur et des participants mais également de toute personne intervenant dans l'organisation. Cette assurance doit être conforme à la Réglementation FIA et au Code Sportif International en vigueur dans le pays où se déroule l'épreuve. Le certificat d'assurance sera annexé au règlement particulier de chaque épreuve et ainsi, tenu à la disposition des concurrents.

2.1.2.
Cette assurance qui sera souscrite par l'organisateur ne portera pas préjudice aux assurances personnelles de toute personne physique ou morale participant à l'épreuve (pilote, team, etc.).

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

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

ARTICLE 3 – CONCURRENTS ET PILOTES

ENGAGEMENTS

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

LICENCES

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

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

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

INSCRIPTION SAISON A L'ULTIMATE GT ENDURANCE & SPRINT CUP

Pour tout souhait d'inscription à la saison complète à l'Ultimate GT Endurance & Sprint Cup, il faudra faire parvenir la demande au promoteur. GP Motors Sport Series SA, Route des Bonnefontaines, 6 - 1700 Fribourg

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

INSCRIPTION A UNE EPREUVE DE L'ULTIMATE GT ENDURANCE & SPRINT CUP

Pour toute inscription à une épreuve de l'Ultimate GT Endurance & Sprint Cup, le concurrent devra envoyer sa demande au promoteur au plus tard 7 jours avant le début de l'épreuve. Pour être prise en compte cette inscription devra être accompagnée du paiement à l'ordre de GP Motors Sport Series SA, Route des Bonnefontaines, 6 - 1700 Fribourg

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

Un pilote pourra s'engager par épreuve sur plusieurs plateaux du Challenge Ultimate GT Endurance & Sprint Cup mais ne pourra s'engager par épreuve que sur une seule voiture par plateau.

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

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

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

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

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

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

3.2 ÉQUIPAGES

Les règles de composition d'équipage sont stipulées dans chaque annexe relative au plateau concerné.

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

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

3.3 LAISSEZ-PASSER (Pass)

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

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

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

3.4 VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

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

3.5. VERIFICATIONS TECHNIQUES

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

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

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

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

La voiture devra être présentée dans les conditions suivantes :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Un autocollant d'autorisation à participer à l'épreuve sera apposé à la fin des vérifications techniques une fois les voitures acceptées par les Commissaires Techniques, les installations de ravitaillement (si concerné) et la conformité des équipements et des installations du stand vérifiées.

Une voiture ne peut participer à l'épreuve sans cet autocollant d'autorisation à participer à l'épreuve. Il ne doit jamais être enlevé (Pénalité : décision du collège) et doit rester visible en permanence.

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

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

ARTICLE 4 – DEROULEMENT DE L'EPREUVE

L'épreuve débute à l'ouverture des vérifications administratives. Durant toute l'épreuve (essais et courses) :

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

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

4.1. BRIEFING

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

4.2. ESSAIS - COURSE

ESSAIS PRIVES – LIBRES

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

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

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

ESSAIS QUALIFICATIFS

Voir annexe spécifique à chaque plateau.

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.

COURSE

Voir annexe spécifique à chaque plateau

4.3 SAFETY CAR

Selon article 2.10 de l'annexe H de la FIA.

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

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

Si un concurrent a besoin de ravitailler en essence lors de cette période de fermeture, il pourra effectuer un ravitaillement maximum de 10 litres. Si un concurrent doit rentrer aux stands pour une opération de réparation, il pourra le faire mais une pénalité de stop & go de 1 minute lui sera appliqué après sa sortie des stands.

4.4 FULL COURSE YELLOW "FCY"

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

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

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

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

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

Durant la course, en cas de procédure Full Course Yellow, l'entrée de la voie des stands sera fermée. Si un concurrent a besoin de ravitailler en essence lors d'une procédure Full Course Yellow, il pourra effectuer un ravitaillement maximum de 10 litres. Si un concurrent doit rentrer aux stands pour une opération de réparation, il pourra le faire mais une pénalité de stop & go de 1 minute lui sera appliqué après sa sortie des stands.

Aucun changement de pilote ne sera autorisé pendant la procédure Full Course Yellow. 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.

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

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

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

4.5 ARRIVEE

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

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

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

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

4.6 PARC FERME

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

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

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

4.6.1.

Le régime de parc fermé est celui sous lequel se trouvent les voitures à la fin d'une séance d'essais qualificatifs, dès la présentation du drapeau à damiers ou d'un drapeau rouge. Si c'est du fait d'un drapeau rouge, les voitures seront immobilisées devant leur stand sans aucune intervention mécanique possible sauf si le collège des commissaires en donne l'autorisation. Pendant la course, en cas d'interruption de la course consécutive à la présentation du drapeau rouge, les concurrents se trouvent également sous le régime du parc fermé et devront se conformer aux instructions du Directeur de Course et/ou de ses assistants.

4.6.2.

A l'arrivée de la course, toutes les voitures sont, dès le baisser du drapeau, placés sous le régime du parc fermé.

4.6.3.

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

4.6.4.

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

Par le pilote :

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

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

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

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

Ceci concerne notamment :

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

4.6.5.

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

ARTICLE 5 – CLASSEMENT ET PRIX

5.1. VAINQUEUR

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

5.2. ORDRE

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

5.3. POINTS

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

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

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

5.4 CLASSEMENT PAR COURSE

Voir annexe spécifique à chaque plateau

5.5 ATTRIBUTION DES POINTS

Voir annexe spécifique à chaque plateau

5.6 CLASSEMENT FINAL DU CHALLENGE

Voir annexe spécifique à chaque plateau

5.7 EX AEQUO

Voir annexe spécifique à chaque plateau

5.8 CLASSEMENT TEAMS

Voir annexe spécifique à chaque plateau

5.9 BONUS

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

5.10 PRIX

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

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

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

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

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

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

Le promoteur pourra attribuer des lots à sa convenance.

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

ARTICLE 6 – SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1 ZONE DES STANDS

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

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

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

6.1.1.
Tout pilote ayant dépassé le lieu de son emplacement d'arrêt ne peut y revenir que moteur arrêté, la voiture étant poussée à la main.

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

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

6.1.2.

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

6.1.3.

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

6.1.4.

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

6.2 AIRE DE SIGNALISATION

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

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

Pénalisations : voir Annexe 5

6.3 AFFECTATION DES STANDS - PARC CONCURRENTS

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

6.3.1.

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

6.3.2.

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

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

L'organisateur de l'épreuve aura toute latitude pour faire respecter le règlement concernant le parc concurrent et devra faire un rapport au Collège des Commissaires Sportifs pour tout manquement à l'une des règles énoncées ci-dessus. Tout manquement aux règles définies par cet article pourra faire l'objet d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification.

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.

OPERATIONS COMMERCIALES

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

ARTICLE 7 – INCIDENTS – RECLAMATIONS – APPEL

Pénalités : Récapitulatif pénalités Ultimate GT Endurance & Sprint Cup

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

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

7.1 INCIDENTS

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

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

A moins qu'il ne soit totalement clair qu'un pilote est à l'origine d'un des cas susmentionnés, tout incident impliquant plus d'une voiture fera généralement l'objet d'une enquête après la course. La décision de mise sous enquête sera communiquée au concurrent par écran et/ ou par le Chargé des Relations avec les Concurrents. Le pilote mis en cause ne pourra pas quitter le circuit sans avoir été entendu par le Collège des Commissaires Sportifs.

7.2 PENALITES

Les pénalités suivantes pourront être appliquées

PENDANT LES ESSAIS

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

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

Et également :

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

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

PENDANT LA COURSE

7.2.1.

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

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

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

7.2.2.

Présentation d'un panneau noir lettres blanches STOP and GO (dimensions 60 x 40 cm) accompagné du numéro du pilote concerné : Pour non-respect du temps de conduite.

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

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

7.2.3.

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

7.2.4.

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

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

7.2.5.

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

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

7.2.6.

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

7.2.7.

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

7.3 DISQUALIFICATION

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

7.3.1.

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

7.3.2.

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

REGLEMENT TECHNIQUE

ARTICLE 8 – VOITURES ADMISES

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

CATEGORIES

UCS1

- Voitures homologuées en GT1 FIA conformes à l'article 258 et GT1 de plus de 5 ans ayant fait l'objet de modifications techniques et non conformes à leurs règlements spécifiques
- Voitures homologuées en LMGTE FIA conformes au règlement spécifique « LMGTE ».
- Voitures homologuées en GT3 FIA et GT3 ASN à partir de 2010 (année d'homologation) conformes au règlement spécifique « GT3 article 257A ».
- RS01
- Vortex V2.0
- Ligier JS2-RS
- Toute autre GT, sur dossier auprès du promoteur

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

Toute modification technique devra être répertoriée dans un dossier technique. Ce dernier sera à déposer auprès du Commissaire Technique pour validation. En fonction des inscrits différentes classes pourront être créées.

UCS2

- Lamborghini SuperTrofeo (Evo, Evo II) conformes à leur règlementation d'origine
- Ferrari 488 Challenge, Ferrari 488 Challenge Evo, Ferrari 296 Challenge.
- Toute voiture de niveau équivalent à celui des UCS2, ou susceptible de l'être, sur dossier auprès du promoteur. Les performances des voitures UCS2 devront être inférieures à celle des UCS1.

UCS3

- Ferrari 458 Challenge
- Ferrari F430 Challenge
- Ferrari 360 Challenge
- Lamborghini supertrofeo
- Voitures homologuées en GT3 FIA et GT3 ASN avant 2010 (année d'homologation) ayant fait l'objet de modifications techniques et non conformes à leurs règlements spécifiques « GT3 article
- Voitures homologuées en GT3 FIA et GT3 ASN avant 2010 (année d'homologation), conformes à leurs réglementations spécifiques « GT3 article 257A ».
- Vortex 1.0 conformes à leur homologation.

Cette classe autorise les GT d'ancienne et nouvelle génération ainsi que les voitures de coupe de marque dont la performance sera jugée supérieure aux UCS4 et ne pouvant atteindre les performances des UCS1 et UCS2.

Pour les GT3 l'article 257A est applicable avec l'année de construction de la voiture. Toute modification technique devra être répertoriée dans un dossier technique. Ce dernier sera à déposer auprès du Commissaire Technique pour validation. En fonction des inscrits différentes classes pourront être créées. Les performances des voitures UCS3 devront être inférieures à celle des UCS1 et UCS2.

UCS4

- Alpine A110, Aston Martin Vantage, Audi R8 LMS, BMW M4, Ginetta G56, Ginetta G55, Mercedes AMG GT, Porsche Cayman CS RS, Porsche Cayman 981 CS, Porsche Cayman 718 CS, Toyota GR Supra

Toute voiture de niveau équivalent à celui des UCS4, ou susceptible de l'être, sur dossier auprès du promoteur Les performances des voitures UCS4 devront être inférieures à celle des UCS1, UCS2 et UCS3.

UCS LIGHT

- Voitures Alpine A110 Cup conformes à leur règlement d'origine
- Voitures Ligier JS2R conformes à leur règlement d'origine.
- Mitjet SuperTourisme conformes à leur règlement d'origine.
- Ginetta GTA conformes à leur règlement d'origine.
- Aston Martin Vantage et Audi R8 LMS anciennes générations, Ginetta G55, Porsche Cayman 981 CS.

Toute voiture de niveau équivalent à celui des UCS4, ou susceptible de l'être, sur dossier auprès du promoteur Les performances des voitures UCS LIGHT devront être inférieures à celle des UCS1, UCS2, UCS3 et UCS4.

PORSCHE CUP

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

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

En fonction des inscrits différentes classes pourront être créées (classe 992 / classe 991 / etc.). Les aides au pilotage (antipatinage et ABS) sont autorisées. Pour les Porsche 911 GT3 Cup modèle 992, il est autorisé d'utiliser le kit ravitaillement endurance ref MT000120A (set tank tower refuelsystem 992 Cup).

SPECIFICITES

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

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

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

ARTICLE 9 – PUBLICITES

9.1 PUBLICITE OBLIGATOIRE

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

En aucun cas, l'identification des voitures définie par le Promoteur ne pourra être modifiée par les pilotes et/ou les concurrents. Est interdite, sur les voitures et les combinaisons, toute publicité en concurrence avec l'Ultimate GT Endurance & Sprint Cup et l'un de ses partenaires (sauf accord donné par le Promoteur).

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

9.2 PLAN D'IDENTIFICATION

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

ARTICLE 10 – PLAN D'IDENTIFICATION OBLIGATOIRE

10.1 NUMERO DE COURSE

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

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

Sur les portières et le capot avant :

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

Couleur : Chiffres blancs sur fond noir. Police : SF TRANS ROBOTICS

Sur le pare-chocs arrière :

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

Couleur : Chiffres blancs

Police : SF TRANS ROBOTICS

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

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

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

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

ARTICLE 11 – PNEUMATIQUES – CARBURANT - EQUIPEMENT

11.1 CARBURANT

- Type de carburant : Super Sans Plomb 98 minimum conforme à l'Article 252-9 Annexe J
- L'utilisation du carburant fourni par l'organisateur est obligatoire dès le début des essais privés et pour toute la durée de l'épreuve. Des contrôles seront effectués.
- Tout additif est interdit.

Type de réservoirs acceptés :

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

11.2 EQUIPEMENTS

ECHAPPEMENT

Pendant les essais et les courses, l'utilisation d'un silencieux est obligatoire. Le bruit généré par la voiture en statique ne doit pas dépasser 100dB (A) aux trois quarts du régime maximum.

Cette mesure est effectuée à une distance de 0.5 m et à un angle de 45° par rapport au point de sortie de l'échappement. Toutes les mesures prises pour garantir que les limites maximales de bruit ne sont pas dépassées doivent être de nature permanente, et ne pas être annulées par la pression des gaz d'échappement.

Des contrôles pourront avoir lieu lors des vérifications techniques, pendant les essais et les courses. Une zone de mesure du bruit, sera disponible à proximité du local technique, le jour des contrôles techniques. Cette mesure servira à établir une base de données « mesures statiques » dont le seul but est informatif et préventif.

TRANSPONDEUR

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

Le concurrent est responsable du bon montage du système et de son bon fonctionnement en permanence. Il est de la responsabilité du Team Manager de s'assurer à tout moment que le nom du pilote indiqué sur les écrans de chronométrage est bien celui du pilote qui se trouve à l'intérieur de la voiture. Si le nom affiché sur les moniteurs n'est pas celui du pilote se trouvant à l'intérieur de la voiture, le Team Manager doit en informer la direction de course et le chronométrage immédiatement.

Les positions transpondeur seront déterminées par la fiche d'engagement rendu par le concurrent, ou, à défaut, par la liste des engagés à l'épreuve.

LEST

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

L'installation éventuelle du lest doit être conforme à l'homologation de la voiture ou, à défaut, à l'article252-2-2 de l'annexe J FIA.

TELEMETRIE - TRANSMISSION

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

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

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

ECLAIRAGE

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

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

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

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

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

Pour les courses se déroulant la nuit,

- Chaque voiture devra avoir obligatoirement un point lumineux avant de chaque côté et un point lumineux arrière de chaque côté, en fonctionnement à tout moment de l'épreuve.
- Un maximum de 4 feux de route supplémentaires pourra être installé. Les feux additionnels doivent être conformes à la fiche homologation de la voiture ou validés par le délégué technique s'ils ne font pas partie de la fiche d'homologation. Ils devront être fixés suffisamment solidement et ne pas dépasser le périmètre de la voiture (projection au sol de la surface de la voiture vue de dessus. Ces feux additionnels pourront être des feux à LED. Sera considéré comme UN feu additionnel, un feu à LED dont la largeur n'excède pas 20cm.
- Les feux additionnels devront, de préférence, être intégrés dans le pare-chocs avant. A cette fin, il est permis de percer des trous dans le pare-chocs avant. Ils devront être installés obligatoirement dans le même espace que celui des feux avant d'origine ou sous la ligne horizontale formée par la base des feux avant d'origine.
- Ces modifications ne doivent pas générer d'appui aérodynamique ni d'ajout de flux d'air de refroidissement.

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

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

SPECIFICITES – MISE EN MARCHE

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

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

VITRES ET FILETS

Filet :

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

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

ANNEAU DE REMORQUAGE

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

CAMERA EMBARQUEE

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

La marque et le type de caméra sont libres.

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

Toute installation de caméra en extérieur est interdite.

MATERIEL DANS LA PIT-LANE

Les potences repliables, support(s) de flexible(s) d'air ou d'éclairage ne doivent pas dépasser la limite extérieure de la « zone de travail » et doivent se trouver à un minimum de 2 mètres au-dessus du sol. Les bouteilles d'air doivent être solidement attachées ou encrées Une protection autour des vannes et du détendeur doit être mise en place en permanence. La conformité des installations et les dates de validité des bouteilles d'air seront contrôlées.

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

MATERIEL DANS LA PIT-LANE

Un enregistreur de données avec capteurs, approuvé par le Promoteur, doit être installé dans toutes

Les voitures de catégorie GT3 en Endurance et Sprint, et sur toutes les Epreuves. Il est de la responsabilité de chaque équipe, de se procurer cet enregistreur de données, ainsi que les capteurs, de les installer, et de s'assurer qu'ils fonctionnent correctement. Le promoteur indiquera le système retenu. Les voitures sans enregistreur, sans la totalité des capteurs nécessaires ou avec un enregistreur qui ne fonctionne pas correctement, ne seront pas conformes au règlement et pourront être signalées aux Commissaires Sportifs.

ANNEXES AU REGLEMENT SPORTIF ET TECHNIQUE

ANNEXE 1 – Plateau Kennol GT Endurance Cup

ANNEXE 2 - Plateau Ultimate GT Sprint

ANNEXE 3 – Arrêt d'une course

ANNEXE 4 – Pneumatiques

ANNEXE 5 – Pénalités

ANNEXE 6 – Charte Graphique

ANNEXE 7 – Plan d'identification

ANNEXE 1 – PLATEAU KENNOL GT ENDURANCE CUP

1. *FORMAT*

Le plateau Kennol GT Endurance Cup est réservé aux équipages composés de 2 à 4 pilotes et se déroule sous le format suivant :

- 3 séances qualificatives de 15 minutes chacune
- Des courses de 4h sur toutes les épreuves sauf sur une épreuve, course de 6h (coefficient 1,5)

2. *EQUIPAGES – TEMPS DE CONDUITE*

Les règles de composition d'équipage sont stipulées dans le tableau : « Temps Minimum d'Arrêt au Stand et Temps de Conduite » qui sera communiqué par le promoteur pour chaque épreuve.

CATEGORISATION

La catégorisation des pilotes est obligatoire pour TOUS les pilotes du plateau Kennol GT Endurance Cup)

Chaque pilote est catégorisé de la façon suivante :

Au plus tard 15 jours avant le début de la première Epreuve (c'est-à-dire à l'ouverture des vérifications administratives) à laquelle il souhaite participer, chaque pilote doit transmettre son palmarès au Comité de Catégorisation FIA des pilotes au moyen du formulaire de catégorisation FIA des pilotes disponibles sur le site de la FIA http://www.fia.com/fia-driver-categorisation. Les décisions concernant les catégorisations sont prises sous la responsabilité du Comité de Catégorisation des pilotes FIA. La liste des pilotes catégorisés selon les définitions figurant au règlement de catégorisation FIA des pilotes devra être publiée sur le site de la FIA au plus tard 48 heures avant le début de l'Epreuve concernée (à savoir avant le début des vérifications techniques). A la fin de chaque saison, le Comité de Catégorisation des pilotes FIA révisera l'ensemble des catégorisations en fonction des performances constatées en course. La liste de catégorisations applicable pour la saison suivante devra être publiée avant le 1er décembre de l'année précédente.

PILOTES NON CATEGORISE A L'OUVERTURE DE L'EPREUVE

Si un pilote n'est pas catégorisé FIA à l'ouverture de l'épreuve, le Collège des Commissaires Sportifs de l'Epreuve le catégorisera de manière provisoire. Ces pilotes devront fournir leur palmarès au Collège des Commissaires Sportifs.

Pour tout pilote non catégorisé FIA et n'ayant pas fait de demande de catégorisation, un droit de 350€ sera demandé par Ultimate Cup Series.

Pour tout pilote non catégorisé FIA mais ayant fait une demande de catégorisation, un droit de 150 € sera demandé par Ultimate Cup Series.

Une telle catégorisation sera provisoire et ne constitue en aucun cas une catégorisation FIA. Les pilotes non catégorisés ne pourront prendre part à une Epreuve.

CATEGORISATION AM

Nonobstant ce qui précède, un comité dédié composé, entre autres, d'un représentant de l'organisateur,du responsable technique et du responsable sportif de la série, peut accorder une classification AM à tout pilote classé Bronze par la FIA, sur demande du Pilote ou du Concurrent, sous réserve que cette classification :

- Ne compromette pas la sécurité en piste ;
- Ne constitue pas un avantage sportif par rapport aux autres équipages engagés dans la même catégorie.

Toute requête, adressée au comité dédié par le Pilote ou le Concurrent, devra, sous peine d'irrecevabilité :

- Contenir une lettre exposant les motifs de la demande ;
- Contenir une liste exhaustive des résultats du pilote avec une analyse des performances établie sur le meilleur tour et la moyenne des 20 meilleurs tours réalisés par le pilote sur piste sèche, sur toutes les Epreuves significatives auxquelles le pilote a pris part au cours des 3 dernières années (un minimum de 5 épreuves devra être fourni pour que la demande soit recevable. Si le pilote a pris part à moins de 5 épreuves dans cette période, il devra être fourni le maximum d'informations permettant de déterminer son niveau); l'analyse des performances doit contenir une comparaison directe avec les 5 meilleurs pilotes classés Bronze par la FIA pour chaque Epreuve.
- Préciser toutes informations sur l'équipage, la voiture, le palmarès de l'équipe et toute autre information utile (kilométrage des pneus, etc.) pour chaque épreuve concernée
- Être adressée au plus tard 30 jours avant la première Epreuve concernée.

Le Pilote ou le Concurrent devra satisfaire à toute demande complémentaire d'information du comité dédié. Après réception d'une demande de catégorisation, le comité dédié déterminera, si les performances du pilote sont suffisamment éloignées de celles des meilleurs pilotes Bronze pour nécessiter cette catégorisation et si les performances et le comportement du pilote sont compatibles avec les conditions de sécurité et de performance de la Serie.

Si un avantage concurrentiel apparaît par rapport aux autres pilotes de la même catégorie, le comité dédié évaluera la performance du pilote sur la base des 20 meilleurs tours de chaque course et établira une comparaison avec les pilotes Bronze du challenge. Le comité peut prendre à tout moment toute décision qu'il juge appropriée concernant le maintien de la catégorisation AM donné à ce pilote, mais un premier cas donne normalement lieu à un rapport d'avertissement adressé au pilote et un second cas est susceptible d'entraîner l'annulation immédiate de la catégorisation.

Les décisions du comité dédié en matière de catégorisation sont d'application immédiate et ne sont pas susceptibles de recours de quelque nature que ce soit. La catégorisation AM ne pourra en aucun cas être attribuée ni par le collège des commissaires sportifs ni pas le comité dédié en cas de demande tardive (moins de 15 jours avant l'épreuve) ou pour les pilotes non catégorisés par la FIA

2.1

Les pilotes engagés dans la série seront donc catégorisés de la façon suivante :

- Platinum (ils seront considérés à l'identique des pilotes Gold concernant la composition des équipages, les temps de conduite, les pénalités et autres)
- Gold
- Silver
- Bronze
- AM

Règlement relatif à la catégorisation des pilotes : se référer au règlement de catégorisation FIA des pilotes (http://www.fia.com/fia-driver-categorisation).

TEMPS DE CONDUITE

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

Le temps de conduite sera précisé en annexe pour chaque épreuve.

Pour toute épreuve d'une durée différente à 4 heures, les temps de conduite seront précisés dans le règlement particulier de l'épreuve.

3. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

ESSAIS QUALIFICATIFS

Il y aura une séance de qualification, divisée en trois sessions avec une pause entre chacune d'elles. Tous les pilotes doivent accomplir au minimum un tour chrono (c'est-à-dire deux passages consécutifs sur la ligne de chronométrage côté piste) pour être qualifiés pour la course, sauf pour les équipages à 4 pilotes ou en cas de force majeure reconnu comme tel par les commissaires sportifs.

Pour les équipages à 4 pilotes, seuls trois des pilotes prendront part à la séance de qualification. Le 4ème pilote sera qualifié pour la course à partir du moment où il a réalisé au minimum un tour chrono (2 passages consécutifs sur la ligne de chronométrage côté piste) lors des essais libres ou privés.

Les équipages composés uniquement de deux pilotes devront prendre part aux trois périodes qualificatives, dans ce cas, un des deux pilotes prendra part à deux périodes non consécutives (c'est- à- dire à la première et à la troisième période). Pour les concurrents de la catégorie UCS1, si l'un des deux pilotes est classé Silver ou Gold, il ne pourra prendre part qu'à une seule période. Le non-respect de l'une ou l'autre de ces règles entrainera l'annulation de tous les chronos de la séance pour la voiture concernée et sa participation à la course sera soumise à l'approbation du collège des commissaires sportifs.

Un seul pilote est autorisé à prendre le volant par période sous peine d'annulation de tous les chronos de cette période.

Les périodes se dérouleront comme ceci :

1) Q1 : Le meilleur temps de chaque pilote sera retenu et sera désigné comme MT1.

2) Q2 : Le meilleur temps de chaque pilote sera retenu et sera désigné comme MT2.

3) Q3 : Le meilleur temps de chaque pilote sera retenu et sera désigné comme MT3.

Pour les voitures ayant réalisées au moins un tour chrono dans chacune des périodes, leur temps de qualification retenu sera la moyenne des meilleurs tours MT1, MT2 et MT3 et leur rang de qualification sera 1 (RQ1).

Pour les voitures n'ayant réalisé aucun tour chrono dans une des périodes, le temps de qualification retenu sera la moyenne des deux meilleurs temps restants et leur rang de qualification sera 2 (RQ2). Elles seront classées derrières les voitures ayant un RQ1.

Pour les voitures n'ayant réalisé aucun tour chrono dans deux des périodes, le temps de qualification retenu sera le meilleur temps restant (MT1 ou MT2 ou MT3) et leur rang de qualification sera 3 (RQ3). Elles seront classées derrières les voitures ayant un RQ2.

Pour les voitures n'ayant réalisé aucun tour chrono, leur rang de qualification sera 4 (RQ4) et leur participation à la course sera soumise à l'approbation des commissaires sportifs qui détermineront aussi leur ordre de départ. Dans tous les cas elles seront classées derrières les voitures ayant un RQ3. Le résultat de la séance de qualification et la position sur la grille de départ seront déterminés en premier lieu par l'ordre du RQ (RQ1, puis RQ2, puis RQ3 puis RQ4) puis par le classement (du meilleur au moins bon) du temps de qualification retenu comme indiqué ci-dessus.

Dans le cas où deux voitures ou plus ont le même RQ et un temps de qualification retenu identique, leur ordre sera déterminé par le meilleur temps absolu réalisé par ces voitures au cours de la séance de qualification (Q1, Q2 ou Q3). Si cela ne suffisait pas, la priorité sera donnée à celui l'ayant réalisé en premier.

Durant la séance, les principes suivants s'appliqueront :

- Les voitures doivent être dans la pit-lane à partir du moment où le feu est vert au début de la Q1 et jusqu'au drapeau à damier en fin de Q3. Toute voiture qui serait rentrée dans son box durant la séance 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 carburant, ni vidange.
- Durant cet instant, il n'est pas autorisé de connecter un ordinateur à la voiture (y compris par liaison sans fil à l'exception de la télémétrie), ni de rajouter ou de retirer un support d'enregistrement de données ou de vidéo (clé USB, carte SD ou autres). Il sera cependant autorisé de couper l'enregistrement de la caméra à la fin de la séance 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.

COURSE

Le pilote qui prendra le départ de la course devra être nommé par son équipe au maximum 1 heure après la fin des essais qualificatifs, en remplissant le formulaire approprié.

Il ne sera plus possible ensuite de changer le pilote au départ sans pénalité (voir annexe 5), sauf en cas de force majeure.

Le pilote déclaré au départ devra être le pilote au volant à tout moment à partir du début de la procédure de départ et jusqu'au moment où la course est lancée.

DUREE

La durée des courses est de 4 heures ou 6 heures. La durée sera précisée par le promoteur pour chaque épreuve.

PROCEDURE DE DEPART

L'affichage de la grille de départ se fera 30 minutes après la publication des résultats finaux des essais qualificatifs officiels.

La grille de départ sera de la forme 2 x 2 en ligne (Pole défini dans le règlement particulier de chaque épreuve).

La procédure de départ lancé devra être utilisée. La course débute (possibilité de dépassement, etc) à l'extinction des feux rouges (procédure détaillée présentée lors du briefing pilote).

Départ :

- Lors de la période d'ouverture de la voie des stands, les voitures quitteront leur stand pour couvrir un ou plusieurs tours de reconnaissance. Il est interdit d'effectuer un ravitaillement en carburant à partir de ce moment et jusqu'à la fin du premier tout de course (ou de la procédure safety car si le départ ou le premier tour de course sont sous procédure safety car). A la fin du (des) tour(s) de reconnaissance, les voitures doivent prendre leur place sur la grille de départ, les pilotes restant sous les ordres des commissaires. Si une voiture effectue plusieurs tours de reconnaissance, elle doit obligatoirement et à chaque tour emprunter la voie des stands sans dépasser la vitesse maximale autorisée. Il est interdit d'emprunter la grille.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

- Toute voiture qui ne finit pas le tour de reconnaissance et qui ne rejoint pas la grille de départ ou la voie des stands par ses propres moyens ne sera pas autorisée à prendre le départ depuis la grille de départ.
- Si clignotant jaune avec feu rouge, un tour de formation en plus, sous-direction de la voiture en pole position et/ou safety car.

- Si une voiture est en difficulté, et ne peut pas partir à H-5 min, elle sera poussée vers les stands, d'où elle prendra le départ après la dernière voiture, au feu vert.
- Toute voiture se trouvant dans les stands au moment du départ ne partira qu'après avoir reçu l'autorisation donnée par le feu vert à la sortie de la voie des stands.

CAS DE MODIFICATION DE LA PROCEDURE

Si, pour une raison imprévue ou du fait de la quantité d'eau, il est dangereux de donner le départ, le Directeur d'Epreuve retardera le départ en présentant un panneau "départ retardé". Dès que le

Directeur d'Epreuve estimera que les conditions sont sûres et qu'un départ peut être donné, les informations seront affichées sur les moniteurs de chronométrage, avec la nouvelle heure de départ du tour de formation. Ces informations seront toujours affichées au moins 10 minutes avant le départ du tour de formation.

SUR LA GRILLE DE DEPART

Toute intervention sur les voitures est interdite à l'exception de ce qui suit :

- Dépose et repose du volant
- Utilisation de la radio et des commandes
- Mesure et ajustement 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

Au panneau « 5 minutes », plus aucune intervention n'est autorisée sur les voitures à l'exception de la fermeture des portes des voitures fermées.

Le changement de roues sur la grille de départ ne pourra se faire que pour monter des pneus pluie entre H-15 min et H-5 min. Les pneus pluie ne pourront être montés que si la piste est déclarée humide par la direction de course.

Toute autre intervention est interdite sans l'autorisation expresse des officiels, ceci concerne notamment :

- L'ouverture des capots

Il est strictement interdit de mettre en marche le moteur d'une voiture posée sur ses roues sur la grille de départ si personne n'est au volant.

Si une ou plusieurs voitures doivent être retirées de la grille, les intervalles ne seront pas comblés.

CAS DES SUPPLEANTS

- Un abandon est officiellement validé quand le concurrent ou le team-manager de l'écurie vient le déclarer par écrit (formulaire abandon) à la direction de course.
- Si une écurie a plusieurs voitures, après l'officialisation de l'abandon de l'une d'entre elle auprès de la direction de course, les pilotes peuvent devenir suppléants sur une autre voiture du team. Uniquement en cas de force majeure ils pourront remplacer un pilote dans la limite du nombre de pilotes engagés et de leur catégorisation sur la voiture (article 3.2).

La demande est à formuler auprès de la direction de course et validée par les commissaires sportifs. Le simple fait de devenir suppléant ne permet pas de marquer des points.

STANDS

Avant toute intervention sur la voiture le moteur doit être arrêté.

Pendant les essais qualificatifs et la course :

- Les changements de pilote sont interdits pendant le ravitaillement à la pompe à essence.
- Les changements de pilote et de pneumatiques doivent obligatoirement s'effectuer sur la pitlane, devant le stand.

Pour les interventions devant les stands, seuls sont autorisés à intervenir :

- 1 préposé au contrôle de la voiture dont la fonction ~~première~~ est d'assurer la sécurité de l'arrêt aux stands et du personnel présent dans la zone de travail. Ce préposé supervisera l'arrêt aux stands, la sécurité, l'arrêt et la libération de la voiture en toute sécurité. Il devra tenir une lollipop/sucette affichant le numéro de la voiture concernée et ne doit pas se trouver dans l'axe longitudinal de la voiture. ~~Pendant l'arrêt, cette personne peut avoir d'autres fonctions autres que la surveillance de l'arrêt au stand~~. Il devra porter un brassard d'identification bleu spécifique fourni par l'organisateur. C'est la seule personne autorisée dans la zone de travail avant que le moteur soit coupé et après que le moteur a été remis en route pour le départ. De même, le seul matériel qui sera autorisé dans la zone de travail avant que le moteur soit coupé sera la lolipop/sucette du préposé à l'arrêt.

- 2 mécaniciens pour les interventions mécaniques et/ou toutes autres actions sur la voiture. Ils devront porter un brassard d'identification rouge spécifique fourni par l'organisateur.

- 1 aide aux pilotes et, le pilote sortant de la voiture qui peut seulement aider son coéquipier à s'installer dans la voiture et à se sangler. L'aide pilote est également autorisé à nettoyer le pare-brise. Il devra porter un brassard d'identification jaune spécifique fourni par l'organisateur.

Soit 4 personnes au total, sans compter les pilotes sortant et entrant. Toutes les autres personnes devront se trouver à l'intérieur du stand. En cas d'équipage composé d'un pilote possédant une

licence « handicap », une personne supplémentaire pour l'assistance lors des pit-stop impliquant ledit pilote est autorisé. Il devra également porter un brassard jaune.

Pour un changement de roue 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.

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.

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.

Sécurité - Lors d'un arrêt d'une voiture sur la zone de travail, celle-ci doit stationner au minimum à 50 cm et maximum à 1 m du mur ou de la ligne de délimitation de la zone de travail (ligne des 2,50 m). La voiture devra être stationnée de façon parallèle à la ligne/mur mentionné ci-dessus. Le préposé à l'arrêt de la voiture doit s'assurer que la zone de travail est débarrassée et évacuée avant le départ de la voiture. Pénalité pour l'infraction à l'appréciation des commissaires sportifs.

Tout transport de matériel (outils, batterie de secours, etc) depuis ou vers la zone de ravitaillement à travers la pit-lane est interdit.

Le préposé à l'arrêt de la voiture a la responsabilité de veiller à ce qu'une voiture ne puisse quitter la zone de travail que lorsque les conditions de sécurité sont réunies. Les voitures dans la voie rapide ont la priorité sur celles qui quittent la zone de travail.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

Le nombre de mécaniciens intervenant sur la voiture n'est pas limité lorsque la voiture est à l'intérieurdu stand.

En cas d'intervention à l'intérieur du stand, la voiture doit être poussée par 4 mécaniciens maximum pour entrer et sortir du stand, moteur coupé et positionnée parallèlement à la pitlane devant son stand avant de rentrer ou de repartir.

Dans le cas où une voiture est gênée pour s'arrêter parallèlement à la pitlane ou pour repartir et qu'elle doit être manœuvrée, la voiture doit être bougée, moteur coupé, par 4 mécaniciens maximum portant tous un brassard.

Zone de panneautage : 2 personnes maximum par voiture.

En cas de non-respect de ces règles, des pénalités seront infligées (voir annexe 5).

Toute personne intervenant dans la zone de travail (y compris le préposé au contrôle de la voiture) devra être équipée comme suit :

- Vêtements longs (haut et bas, vêtements ignifugés recommandés)
- Lunettes ou masque de protection
- Casque préalablement approuvé par les Commissaires Techniques
- Gants de protection (dans des circonstances exceptionnelles, un intervenant peut retirer ses gants en cas d'absolue nécessité)

Toutes ces règles devront être appliquées dès les essais libres ou privés de l'épreuve.

Accès au stand :

Pendant les essais et la course :

a) Le rideau du stand (côté piste) doit rester complètement levé ;

b) La visibilité vers l'intérieur du stand doit rester libre sans occultation de quelque nature que ce soit (éléments de carrosserie, rideaux, piles de pneus, chariots, etc.) ;

c) Les officiels doivent avoir libre accès à l'intérieur du stand. Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

RAVITAILLEMENT

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

Durant les essais collectifs, le ravitaillement s'effectuera obligatoirement selon le §7.5.1 des prescriptions techniques du dispositif de remplissage du règlement standard des circuits asphalte des circuits asphalte F.F.S.A. 2025. Le carburant devra être stockée en dehors des stands, près de la porte côté paddock et un extincteur à côté en permanence.

Le ravitaillement s'effectuera aux pompes, dans la zone de ravitaillement à partir du début des essais privés.

Le ravitaillement est interdit pendant les essais qualificatifs.

Pendant la course, au minimum 1 mécanicien ou deux au maximum attitré 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. La voiture devra être connectée à la terre avant le début du ravitaillement et tout au long de celui-ci.

En cas de non-respect de ces règles, des pénalités seront infligées (voir annexe 5). Ces préposés seront équipés de :

- Combinaison normes 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-vêtements ignifugés

Le port et l'utilisation de

- Lampe frontale,
- Téléphones portables
- Radios

Est interdit dans la zone de ravitaillement, excepté le matériel en conformité avec les zones à risques d'explosions. En cas de non-respect de ces règles, des pénalités seront infligées (voir annexe 5). Une tolérance sera accordée pour les radios ne respectant pas ces règles mais que seront entièrement dissimulées dans la tenue des intervenants (aucun élément ne composant l'équipement radio ne pourra se trouver à l'extérieur).

- L'accès à la station de ravitaillement se fera principalement en passant par la voie d'accès aux 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 ravitaillements, 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.

Par voiture inscrite, chaque concurrent devra adresser au fournisseur du carburant choisi par le promoteur, une provision pour frais carburant.

En cas de manque de pompes disponibles, les voitures devront reprendre la piste sans stationner à l'entrée de la zone de ravitaillement

Toutes les voitures doivent être en mesure d'être ravitaillées directement avec un pistolet à carburant 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.

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 carburant.

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.

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 carburant à un débit de 60L/min.

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

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

PANNE – SORTIE DE ROUTE

En cas de sortie de route ou de panne sur le circuit pendant l'épreuve, les réparations doivent être effectuées par le pilote seul avec les outils transportés dans la voiture. Pendant la course, lorsqu'une voiture s'arrête, le moteur doit être relancé avec le démarreur par le pilote seul : l'aide au démarrage par poussette est interdite.

La voiture devra être remorquée jusqu'au stand, par tout moyen du service de dépannage du circuit, sous contrôle des commissaires, afin de reprendre la course après réparations et contrôle des commissaires techniques.

Toute voiture présentant un danger potentiel (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.

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 voiture se rendant au bout de la zone des stands en attente du feu vert doit s'y rendre par ses propres moyens (Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.)

Toute marche arrière au moteur sur la voie des stands ou prise de celle-ci à l'envers sera pénalisée.

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

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

TEMPS MINIMUM D'ARRÊT AU STAND

Pour une épreuve d'une durée de 4h, un Temps Minimum d'Arrêt au Stand est imposé et doit être respecté pour chacun des 4 arrêts obligatoires pendant la course.

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 et Temps de Conduite » sera communiqué par le promoteur pour chaque épreuve et publié dans les notes de briefing ou par bulletin du Collège des Commissaires Sportif.

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

Durant la course, les concurrents devront effectuer 4 arrêts aux stands obligatoires avec un temps supérieur ou égal au temps minimum d'arrêt. Les arrêts aux stands obligatoires doivent être réalisés dans les 3 heures et 45 minutes depuis le début de la course. Au plus tard, pour le dernier arrêt aux stands obligatoire, la voiture doit franchir la ligne de l'entrée des stands avant 3h44 minutes et 59.999 secondes du temps écoulé de la course.

Dans le cas où, dans cette période, le nombre d'arrêts respectant le « Temps Minimum d'Arrêt au Stand» était inférieur à 4, la voiture se verra notifier une pénalité de STOP & GO + deux fois le temps manquant par rapport au "temps de minimum d'arrêt au stand" arrondi à la seconde supérieure.

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.

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.

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 obligatoire.

Pour toute épreuve d'une durée différente à 4 heures, les pénalités de temps seront précisées et communiqué par le promoteur pour chaque épreuve et publié dans les notes de briefing ou par bulletin du Collège des Commissaires Sportif.

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

4.CLASSEMENT

CLASSEMENT PAR COURSE

Il sera établi par course

- Un classement par classe dans chaque catégorie (UCS1 – UCS2 – UCS3 – UCS4 – Porsche Cup
- … en fonction du type de voitures engagé dans chaque catégorie)

ATTRIBUTION DES POINTS

Les points seront attribués par catégorie selon le barème ci-dessous pour une course de 4h :

CLASSEMENT	***POINTS***
1er	25
2ème	18
3ème	15
4ème	12
5ème	10
6ème	8
7ème	6
8ème	4
9ème	2
10ème	1
Au-delà	0.5

Pour une course de 6h, un coefficient multiplicateur de 1,5 sera appliqué.

CLASSEMENT FINAL DU CHALLENGE

Toutes les courses inscrites au calendrier Kennol GT Endurance Cup comptent pour le classement final du challenge.

Chaque pilote d'un équipage totalisera les points obtenus au classement de chaque course (classement général de catégorie) qui seront à multiplier par le coefficient de la compétition s'il y a lieu.

Il y aura un vainqueur du challenge Kennol GT Endurance Cup par catégorie et un vainqueur du challenge Kennol GT Endurance Cup au général.

Pour ce dernier, le tableau suivant sera pris en compte. Les points sont à multiplier par le coefficient de la compétition s'il y a lieu. Toutes les courses inscrites au calendrier du challenge Kennol GT Endurance Cup comptent pour le classement général du challenge. Il n'y aura pas de remise de prix après chaque course pour ce classement.

CLASSEMENT	***POINTS***
1er	25
2ème	18
3ème	15
4ème	12
5ème	10
6ème	8
7ème	6
8ème	4
9ème	2
10ème	1
Au-delà	0.5

CLASSEMENT ALPINE ENDURANCE CUP

Selon le nombre de voitures inscrites, un classement Alpine Endurance Cup pourra être créé, récompensant l'équipage engageant une Alpine Cup ayant cumulé le plus grand nombre de points.

EX AEQUO

Des pilotes qui, à deux ou à trois, ont constitué tout au long de la saison de la Série un équipage permanent, marqueront tous le même nombre de points) et pourront, le cas échéant, se voir tous attribuer le titre réservé aux Pilotes. En revanche, si deux ou plusieurs pilotes d'un équipage différent terminent la saison avec le même nombre de points, la place la plus élevée au challenge Kennol GT Endurance Cup sera attribuée :

- Au titulaire du plus grand nombre de premières places,
- Si le nombre de premières places est le même, au titulaire du plus grand nombre de deuxièmes places,
- 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.

CLASSEMENT TEAMS

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

COURSES COMMUNES AVEC UN ORGANISATEUR TIER

D'autres championnats et challenges pourront rouler dans le cadre de la Kennol GT Endurance Cup. Le format de la Kennol GT Endurance Cup n'évoluera pas. Les pilotes engagés dans les autres championnats et challenges marqueront des points dans un classement « Invités » uniquement.

5. PNEUMATIQUES

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

Les couvertures chauffantes sont autorisées. Cependant, celles-ci ne pourront pas être utilisées en prégrille ou sur la grille de départ.

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

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

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

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

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

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

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

Le nombre de pneus slick est limité à :

- UCS1 : 16 pneus maximum pour les essais qualificatifs et une course de 4 heures et 24 pour les courses de 6 heures
- UCS4 : 8 pneus maximum pour les essais qualificatifs et une course de 4h et 12 pour les courses de 6 heures
- Autres catégories : 12 pneus maximum pour les essais qualificatifs et une course de 4h et 20 pour les courses de 6 heures
- Chacun de ces pneus devra être marqué au plus tard 1h avant le début prévu de la 1ère séance d'essais qualificatifs.

Quatre pneumatiques supplémentaires (avant ou arrière) dit « joker » pourront être utilisés en cours de saison en cas de pneumatique détérioré, après avis du fournisseur de pneumatique et validation du contrôleur technique. En cas d'engagement à la course, un seul pneumatique supplémentaire pourra être accordé. Cette dotation ne pourra pas excéder 4 pneumatiques supplémentaires dits « joker » durant la saison.

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

APR

3, rue du Pavin - Parc Logistique 63360 GERZAT

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

6. *SYSTEME ATLAS*

Pendant les séances officielles, l'utilisation du boitier ATLAS 2.4 est obligatoire sur chaque voiture. Le concurrent est responsable du bon montage du système et de son bon fonctionnement tout au long du meeting.

Pénalités applicables :

- Lors des séances qualificatives :
- Absence du système : Non-participation aux séances de qualification
- Non fonctionnement du système : Remise en état ou Stop&Hold de 5 secondes au départ de la session qualificative suivante

Lors de la course :

- Absence du système : Non-participation à la course
- Non fonctionnement du système : Présentation du drapeau technique, arrêt de la voiture pour remise en fonctionnement du système. La voiture ne pourra reprendre part à la course qu'après la remise en fonctionnement du boitier ATLAS 2.4.

ANNEXE 2 – PLATEAU ULTIMATE GT SPRINT CUP

1. FORMAT

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

Deux séances qualificatives de 15 minutes (Séance qualificative n°1 avec le pilote n°1 pour la course 1 – séance qualificative n°2 avec le pilote n°2 pour la course 2. L'ordre des pilotes sera défini par l'inscription de ces derniers sur les listes des engagés)

Deux courses de 35 minutes.

2. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

ESSAIS QUALIFICATIFS

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

- Séance 1

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

- Séance 2

Le pilote prenant part à la 2ème séance sera qualifié pour les courses 2. Le meilleur temps réalisé pendant la 2ème séance permet de déterminer la grille de départ de la course 2. Tous les équipages devront respecter l'ordre des pilotes comme complété dans la fiche d'inscription ou à défaut dans la liste des engagés. Un seul pilote est autorisé à prendre le volant par séance sous peine d'annulation de tous les chronos de cette session.

Durant la séance, les principes suivants s'appliqueront :

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

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

COURSE

Le changement de pilote est interdit lors des courses.

Zone de rassemblement avant la course : Toutes les voitures doivent rejoindre la zone de rassemblement 30 min avant le signal d'ouverture de la voie des stands pour les séances qualificatives et les courses. Pour les séances qualificatives, les voitures quitteront la zone de rassemblement dans l'ordre du Championnat.

Procédure de départ :

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

H – 6min : Fermeture de la voie stands

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

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

H – 15sec : Panneau 15 sec – La grille doit être totalement évacuée H : Départ du tour de formation

3. CLASSEMENT

CLASSEMENT PAR COURSE

Il sera établi par course

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

ATTRIBUTION DES POINTS

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

Chaque pilote d'un équipage de deux pilotes doublera ses points obtenus au classement de chaque course auxquelles il a participé (classement général de catégorie + classement par classe si il y a lieu) qui seront à multiplier par le coefficient défini à l'article 1.4 Calendrier. Pour les pilotes prenant part seul aux deux courses, les résultats des courses 1 et 2 seront additionnés.

CLASSEMENT FINAL DU CHALLENGE

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

EX AEQUO

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

a) Au titulaire du plus grand nombre de premières places,

b) Si le nombre de premières places est le même, au titulaire du plus grand nombre de deuxièmes places,

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

CLASSEMENT TEAMS

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

CLASSEMENT UCTC (Ultimate Cavalino Tridente Cup)

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

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

Un comité composé de deux membres du staff Ultimate Cup et une personne assurera la création d'une Balance de Performance (BoP) et définira la catégorisation des pilotes engagés.

COURSES COMMUNES AVEC UN ORGANISATEUR TIER

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

4. PNEUMATIQUES

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

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

Chaque concurrent devra obligatoirement utiliser la dimension et le type de pneus référencés pour sa voiture dans le tableau Annexe 4 du règlement. Tout concurrent désirant s'engager avec une voiture non référencée dans le tableau devra s'adresser au Promoteur.

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

Ces pneumatiques ne sont uniquement utilisables que lors des essais privés. Les pneus enregistrés pour l'épreuve (qualification et course) peuvent être utilisés en essais privés. Tous les pneumatiques (slick ou pluie) doivent porter le sticker spécifique de la série y compris les pneus utilisés en essais privés (un train sans sticker autorisé pour les essais privés lors de la première participation). Le non-respect de cette règle ou de l'enregistrement des pneumatiques entrainera une pénalisation.

Le nombre de pneus slick est limité pour les essais qualificatifs et les courses : 2 trains de pneus maximum (4 pneus avant, 4 pneus arrière, ou 8 pneus si les dimensions avant et arrière sont identiques). Chacun de ces pneus devra être marqué au plus tard 1h avant le début prévu de la 1ère séance d'essais qualificatifs. Pour des raisons de sécurité, le promoteur se réserve le droit d'autoriser des pneus supplémentaires pour la course.

Les pneumatiques pluie ne sont pas limités en nombre. Le panachage slick/pluie est interdit. Les pneus pour piste humide pourront être utilisés uniquement si la piste a été déclarée humide par le Directeur d'Epreuve / Directeur de Course pour la séance d'essais (essais libres, qualifications) ou la course.

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

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

APR

3, rue du Pavin - Parc Logistique 63360 GERZAT

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

ANNEXE 3 – ARRET D'UNE COURSE

En cas de nécessité, la Direction de Course pourra décider d'interrompre la course avec un drapeau rouge. Le Directeur de Course donnera l'ordre à tous les postes de commissaires de piste de présenter un drapeau rouge et les feux de la passerelle de départ seront eux aussi allumés rouge. A partir du signal de drapeau rouge, plus aucun dépassement ne sera autorisé, la sortie de la voie des stands sera fermée. Toutes les voitures doivent rejoindre la voie des stands et rester dans la voie de circulation.

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

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

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

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

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

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

ANNEXE 4 – PNEUMATIQUES

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

Ligier	JS2R			245/650R18 GY SLICK TC 02B3	265/660R18 GY SLICK TC 02B3	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3	295/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3
Maserati	Coupe	GSL/GT3(opt2)		265/660R18 GY SLICK TC 02B3	305/660R18 GY SLICK GT 02C1	265/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3
Maserati	MC3	GT3		300/680R18 GY SLICK GT 03C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Maserati	Trofeo			305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Mc Laren		GT3	Avant 2014	305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Mercedes	SLS	GT3		300/680R18 GY SLICK GT 03C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Mercedes	AMG	GT3	2016	300/680R18 GY SLICK GT 03C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Mercedes	AMG	GT4		305/660R18 GY SLICK GT 02C1	300/680R18 GY SLICK GT 03C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3
MITJET	2L					245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3
Mosler	MT	900		305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Nissan	GT-R	GT3		310/710R18 GY SLICK GT 04C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	997	R-GT3		305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	Cayman	S-Cup		245/650R18 GY SLICK TC 02B3	265/660R18 GY SLICK TC 02B3	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3	295/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3
Porsche	997	RS/GT de serie		245/650R18 GY SLICK TC 02B3	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	997	Cup	2010	245/650R18 GY SLICK TC 02B3	300/680R18 GY SLICK GT 03C1	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3
Porsche	996	Cup		245/650R18 GY SLICK TC 02B3	285/680R18 GY SLICK GT 01C1	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3	285/680R18 GY CR9000-L/R GT 01W3
Porsche	997	Cup		245/650R18 GY SLICK TC 02B3	285/680R18 GY SLICK GT 01C1	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3	285/680R18 GY CR9000-L/R GT 01W3
Porsche	964	RS,RSR		245/650R18 GY SLICK TC 02B3	285/680R18 GY SLICK GT 01C1	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3	285/680R18 GY CR9000-L/R GT 01W3
Porsche	Cayman	GT4		245/650R18 GY SLICK TC 02B3	285/680R18 GY SLICK GT 01C1	245/650R18 GY WET-L/R TC 02W3	285/680R18 GY CR9000-L/R GT 01W3
Porsche	996	bi-Turbo GT2		265/660R18 GY SLICK TC 02B3	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	265/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	991	Cup		265/660R18 GY SLICK TC 02B3	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	265/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	997	Cup S		265/660R18 GY SLICK TC 02B3	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	265/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	996	RS,RSR		265/660R18 GY SLICK TC 02B3	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	265/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	997	RSR		265/660R18 GY SLICK TC 02B3	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	265/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	993	Turbo GT2		265/660R18 GY SLICK TC 02B3	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	265/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	911	Turbo		265/660R18 GY SLICK TC 02B3	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	265/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	996	R		265/660R18 GY SLICK TC 02B3	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	265/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	911	GT3 R	2013-2014	305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	992	GT3 R		300/680R18 GY SLICK GT 03C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	997	RSR	2010-2012	305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	996	Turbo GT2		305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	911	GT3 R	2016	305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Porsche	992	Cup		305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Renault	RS01	Trophy		300/680R18 GY SLICK GT 03C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Saleen				305/660R18 GY SLICK GT 02C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	305/660R18 GY WET-L/R GT 02W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
Vortex		S1	2016	300/680R18 GY SLICK GT 03C1	310/710R18 GY SLICK GT 04C1	300/680R18 GY WET-L/R GT 04W3	310/710R18 GY WET2-L/R GT 04W3
TCR				265/660R18 GY SLICK TC 02B3	265/660R18 GY SLICK TC 02B3	265/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3	285/660R18 GY RM9000-L/R TC 02W3

ANNEXE 5 – PENALITES 1/

DESIGNATION	INFRACTION	DIR. COURSE	STEWARDS
Equipages Temps de conduite	Non-respect du temps min. de conduite	*Pénalité appliquée sur le résultat final : Suppression d'un tour et ajout au temps de course de 10s par tour manquant Nombre de tours manquants = temps de conduite manquant / meilleur temps en course de la voiture*	
	Non-respect du temps max. de conduite	*Pénalité appliquée sur le résultat final : Suppression d'un tour et ajout au temps de course de 10s par tour supplémentaire Nombre de tours manquants = temps de conduite supplémentaire / meilleur temps en course de la voiture*	
Vérification techniques	Retard aux vérifications		*Rapport transmis aux Stewards*
Voitures et équipements carburant	Non-conformité technique		*Rapport transmis aux Stewards*
	Type de carburant non conforme		*Rapport transmis aux Stewards*
	Additif dans le carburant		*Rapport transmis aux Stewards*
	Type de réservoir non conforme	*Mise en conformité ou refus de départ*	
Ravitaillement	Présence de carburant dans le box		*Rapport transmis aux Stewards*
	Non utilisation du matériel de remplissage autorisé et/ou homologué		*Rapport transmis aux Stewards*
	Ravitaillement hors zone autorisée		*Rapport transmis aux Stewards*
	Dépassement du litrage autorisé	*Stop & Go + 10s par litre sup.*	

ANNEXE 5 – PENALITES 2/

DESIGNATION	INFRACTION	DIR. COURSE	STEWARDS
Ravitaillement	Non-respect du nombre d'intervenants dans la zone de ravitaillement	*Une personne supplémentaire : Drive Through Puis 1 Stop&Go par personne sup.*	
	Non-respect de l'équipement des intervenants dans la zone de ravitaillement		*Rapport transmis aux Stewards*
	Participation aux essais privés, libres ou qualificatifs avec du carburant non fourni par le prestataire	*Voiture arrêtée*	*Annulation des temps des essais*
	Non-respect de la procédure d'accès à la zone de ravitaillement	*Stop&Go*	*Rapport susceptible d'être transmis aux Stewards*
	Non-respect de la procédure de sortie de la zone de ravitaillement	*Stop&Go*	*Rapport susceptible d'être transmis aux Stewards*
	Intervention non autorisée sur la voiture dans la zone de ravitaillement	*Stop&Go*	*Rapport susceptible d'être transmis aux Stewards*
	Non-respect des règles de dépôt de garantie de dépenses de carburant		*Rapport transmis aux Stewards*
Pneumatiques	Utilisation de systèmes non autorisés pour chauffer les pneus ou traitement chimique		*Rapport transmis aux Stewards*
	Non-respect de la marque, de la dimension et du type de pneu référencé pour sa voiture (Annexe 4)	*Arrêt de la voiture*	*Rapport transmis aux Stewards*
	Utilisation de pneus non marqués et/ou non déclarés pour les essais ou la course		*Rapport transmis aux Stewards*

ANNEXE 5 – PENALITES 3/

DESIGNATION	INFRACTION	DIR. COURSE	STEWARDS
Echappement	Non-respect de la valeur maximale de bruit autorisé	*Arrêt de la voiture par présentation du Drapeau noir avec rond orange pour remise en conformité*	
Eclairage	Absence partielle ou totale d'éclairage et/ou de signalisation ou non-conformité	*Arrêt de la voiture par présentation du Drapeau noir avec rond orange pour remise en conformité*	
Essuie-glace	Absence ou non fonctionnement essais-glace	*Arrêt de la voiture par présentation du Drapeau noir avec rond orange pour remise en conformité*	
Transpondeur	Non fonctionnement du transpondeur	*Arrêt de la voiture par présentation du Drapeau noir avec rond orange pour remise en conformité*	
	Identification incorrecte du pilote au volant	*Arrêt de la voiture par présentation du Drapeau noir avec rond orange pour remise en conformité* *Essais qualificatifs : annulation des temps du pilote mal identifié si non déclaré.*	
Spécificités Mise en marche	Non-respect de la procédure en cas de panne sur la piste		*Rapport transmis aux Stewards*
	Non-respect de la procédure dans la voie des stands	*Stop&Go*	*Rapport susceptible d'être transmis aux Stewards*
	Aide au démarrage par poussette non autorisé	*Arrêt de la voiture par présentation du Drapeau noir avec rond orange pour remise en conformité*	*Rapport susceptible d'être transmis aux Stewards*

ANNEXE 5 – PENALITES 4/

DESIGNATION	INFRACTION	DIR. COURSE	STEWARDS
Spécificités Mise en marche	Non-respect du nombre d'arrêts minimum obligatoires dans la voie des stands	*Stop&Go + 2x temps manquant par rapport au « temps minimum d'arrêt au stand » arrondi à la seconde supérieure. Si pénalité non effectuée, addition : 40s + 2x temps manquant*	
	Dépassement du nombre d'intervenants sur une voiture devant les stands	*Une personne supplémentaire : Drive Through Puis 1 Stop&Go par personne sup.*	
	Changement de pilote pendant le ravitaillement		*Rapport transmis aux commissaires sportifs*
Anneau de remorquage	Absence ou non-conformité	*Mise en conformité ou refus de départ*	
Numéros de course	Non-respect de la conformité et de la lisibilité des n° de course sur la voiture	*Arrêt de la voiture par présentation du Drapeau noir avec rond orange pour remise en conformité*	
Publicité obligatoire	Non-respect du plan d'identification de la publicité	*Arrêt de la voiture par présentation du Drapeau noir avec rond orange pour remise en conformité*	
	Non-respect des règles de la concurrence de la Publicité	*Arrêt de la voiture par présentation du Drapeau noir avec rond orange pour remise en conformité*	
Zone des stands	Dépassement de la vitesse autorisée dans la voie des stands	*Stop&Go de 5s par km/h supérieur en course et 50€ par km/h supplémentaire en essais.*	*Rapport susceptible d'être transmis aux Stewards*
	Usage irrégulier de la zone des stands (accès, vitesse, circulation, arrêt, sortie…)	*Stop&Go*	*Rapport susceptible d'être transmis aux Stewards*

ANNEXE 5 – PENALITES 5/

DESIGNATION	INFRACTION	DIR. COURSE	STEWARDS
Aire de signalisation	Non-respect de l'identification des signaleurs	*1 Drive Through si 1 personne non ou mal identifiée + 1 Stop&Go par personne supplémentaire*	
Briefing	Retard ou absence au briefing		*Rapport susceptible d'être transmis aux Stewards*
Essais	Non-respect de la procédure lors des essais		*Rapport susceptible d'être transmis aux Stewards*
Course	Retard pour la remise du formulaire de nomination du pilote prenant le départ de la course ou changement de nom du pilote	*1 Drive Through (si retard ou changement plus d'une heure avant le début de la procédure de départ) 1 Stop&Go de 1 minute (si changement moins d'une heure avant le début de la procédure de départ)*	*Rapport susceptible d'être transmis aux Stewards*
Procédure de départ	Non-respect mise en épis dans les horaires prévus	*Stop&Go*	
Grille de départ	Intervention non autorisée sur la grille de départ	*Départ de la voie des stands*	*Rapport susceptible d'être transmis aux Stewards*
Arrivée	Plusieurs passages sous le drapeau à damier		*Rapport susceptible d'être transmis aux Stewards*
Parc fermé	Non-respect du régime de parc fermé		*Rapport susceptible d'être transmis aux Stewards*

ANNEXE 5 – PENALITES 6/

DESIGNATION	INFRACTION	DIR. COURSE	STEWARDS
Pilote ayant :	Casé la suspension d'une course en application à l'Article 150	*Stop&Go* *Mise sous enquête* *Pénalité transformée automatiquement en une pénalité de 40 secondes au cours des trois derniers tours.*	*Rapport susceptible d'être transmis aux Stewards* *OU* *autre sanction sur la ou les épreuves suivantes*
	Violé le présent Règlement Sportif ou le Code		
	Fait prendre un faux départ à une ou plusieurs voitures		
	Causé une collision		
	Fait quitter la piste à un pilote		
	Illégitimement empêché une manœuvre de dépassement légitime par un pilote		
	Illégitimement gêné un autre pilote au cours d'une manœuvre de dépassement		
Pendant les essais	Non-respect des consignes de sécurités dans la zone des stands et aire de signalisations	*Stop&Go*	
	Non-respect des drapeaux	*Stop&Go et annulation du meilleur temps de la séance d'essais*	*Rapport susceptible d'être transmis aux Stewards*
	Conduite anti-sportive	*Stop&Go*	*Rapport susceptible d'être transmis aux Stewards*

ANNEXE 5 – PENALITES 7/

DESIGNATION	INFRACTION	DIR. COURSE	STEWARDS
Pendant la course	Pour départ anticité,	*Drive Through* *Pénalité transformée automatiquement en une pénalité de 30 secondes au cours des trois derniers tours*	
	Simulation de départ lors du tour de formation		
	Non-respect des distances imposées lors du tour de formation lors d'un départ		
	Dépassement lors du tour de formation précédent le départ lancé ou sous procédure Safety Car		
	Non-respect de la route de course		
	Conduite anti-sportive		
	Non-respect des drapeaux		
	Non-respect des consignes de sécurité dans la zone des stands et aire de signalisation		
Non-respect de la route de course pendant les essais et les essais qualificatifs	1ère et 2ème infraction	*Tour concerné annulé*	
	3ème infraction	*Meilleur temps annulé et tour concerné annulé*	
Non-respect de la route de course pendant une course d'une durée d'une heure et plus	1ère infraction	*Message radio team de la direction de course*	
	2ème infraction	*Drapeau d'avertissement*	
	3ème et 4ème infraction	*5 secondes de pénalité*	
	5ème infraction	*Drive Through*	
	Abus		*Rapport transmis aux commissaires sportifs*
Prix	Non-participation au podium d'arrivée		*Rapport transmis aux commissaires sportifs*
	Comportement anti-sportif au podium		*Rapport transmis aux commissaires sportifs*

ANNEXE 6 – CHARTE GRAPHIQUE



COMBINAISON LIBRE
FREE SUIT

CÔTÉ COEUR
HEART SIDE

1

Sur fond clair / On light background

Sur fond foncé / On dark background

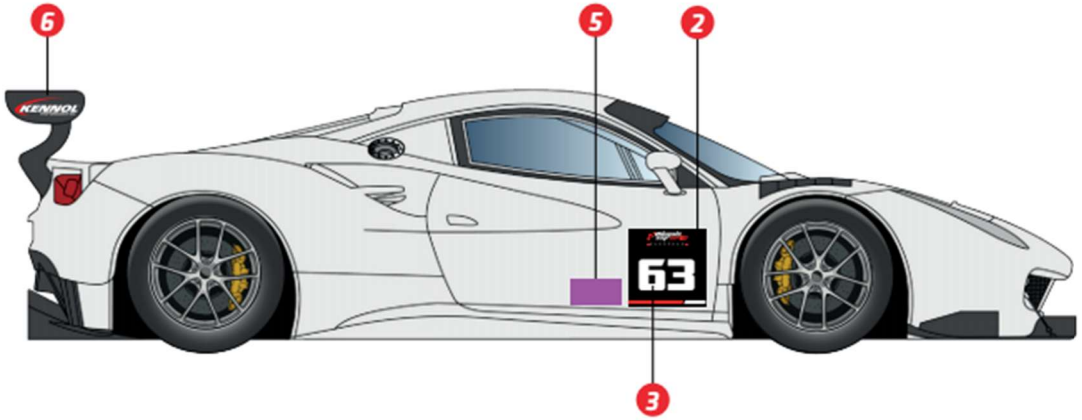
Largeur / Width : 16 cm Max

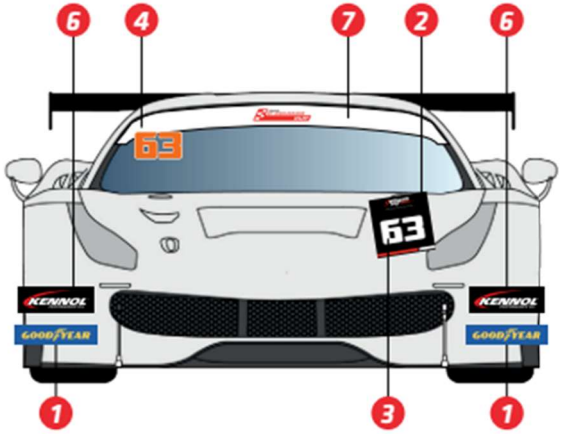
CÔTÉ ANTI-COEUR
OPPOSITE TO HEART

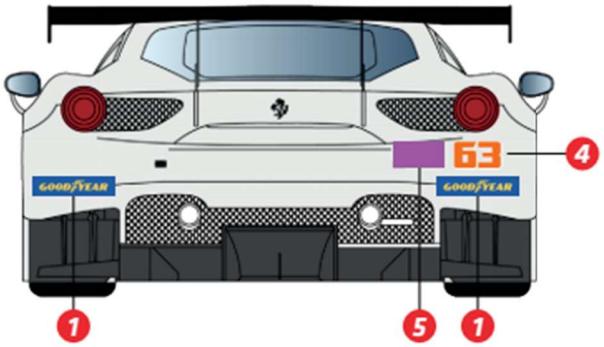
2

Largeur / Width : 16 cm Max

STICKERS GUIDELINES - DAY





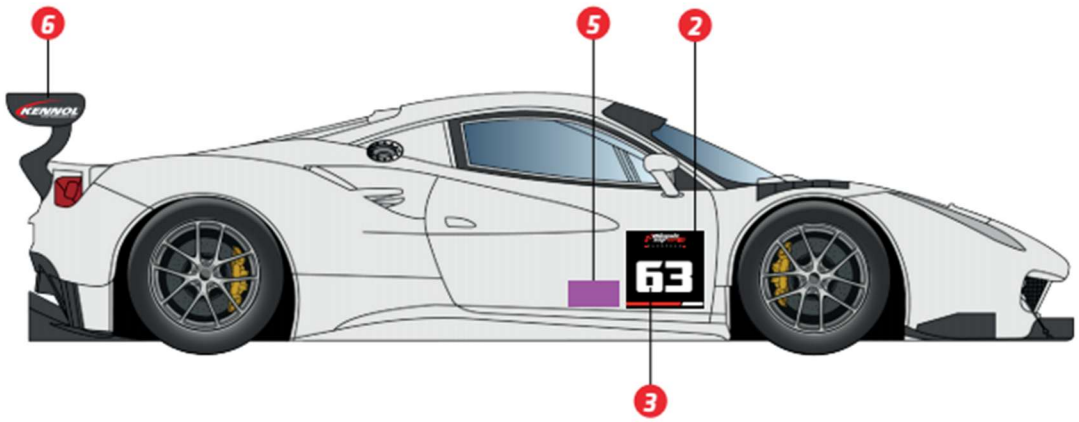


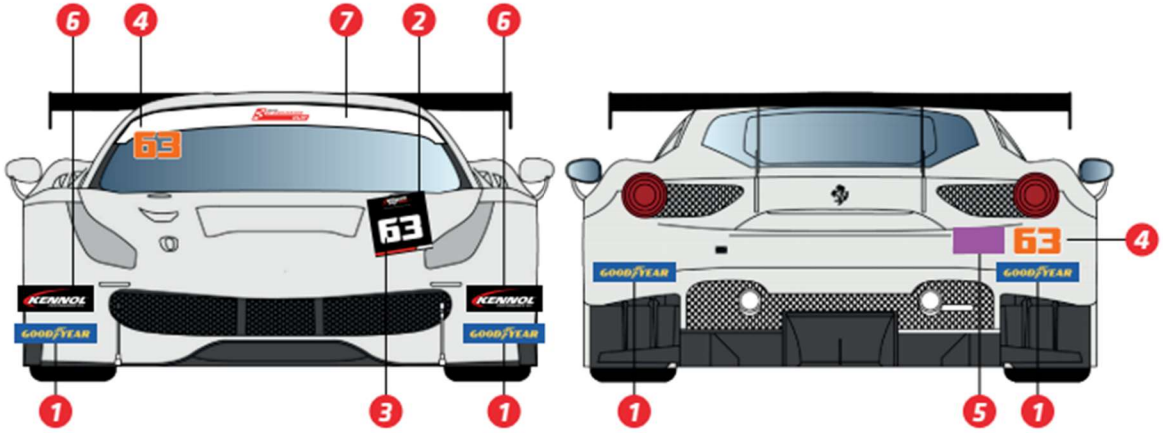
1. GOODYEAR x4
   Largeur / Width : 35 cm
2. PLAQUE NUMÉROS x3
   NUMBERS PLATE
   Dimensions / Sizes : 40 x 40 cm
3. NUMÉROS COURSE BLANCS x3
   WHITE RACE NUMBERS
   Hauteur / Height : 16 cm
4. NUMÉROS COURSE ORANGES x3
   ORANGE RACE NUMBERS
   Hauteur / Height : 12 cm
5. STICKER CATÉGORIE x3
   CATEGORY STICKER
   Dimensions / Width : 16 x 6 cm
6. KENNOL x4
   Largeur / Width : 30 cm
7. BANDEAU PARE-BRISE x1
   WINDSHIELD BANNER

10/02/2026 12:02

ULTIMATE GT ENDURANCE & SPRINT CUP 2026
Règlement Sportif et Technique

STICKERS GUIDELINES - NIGHT





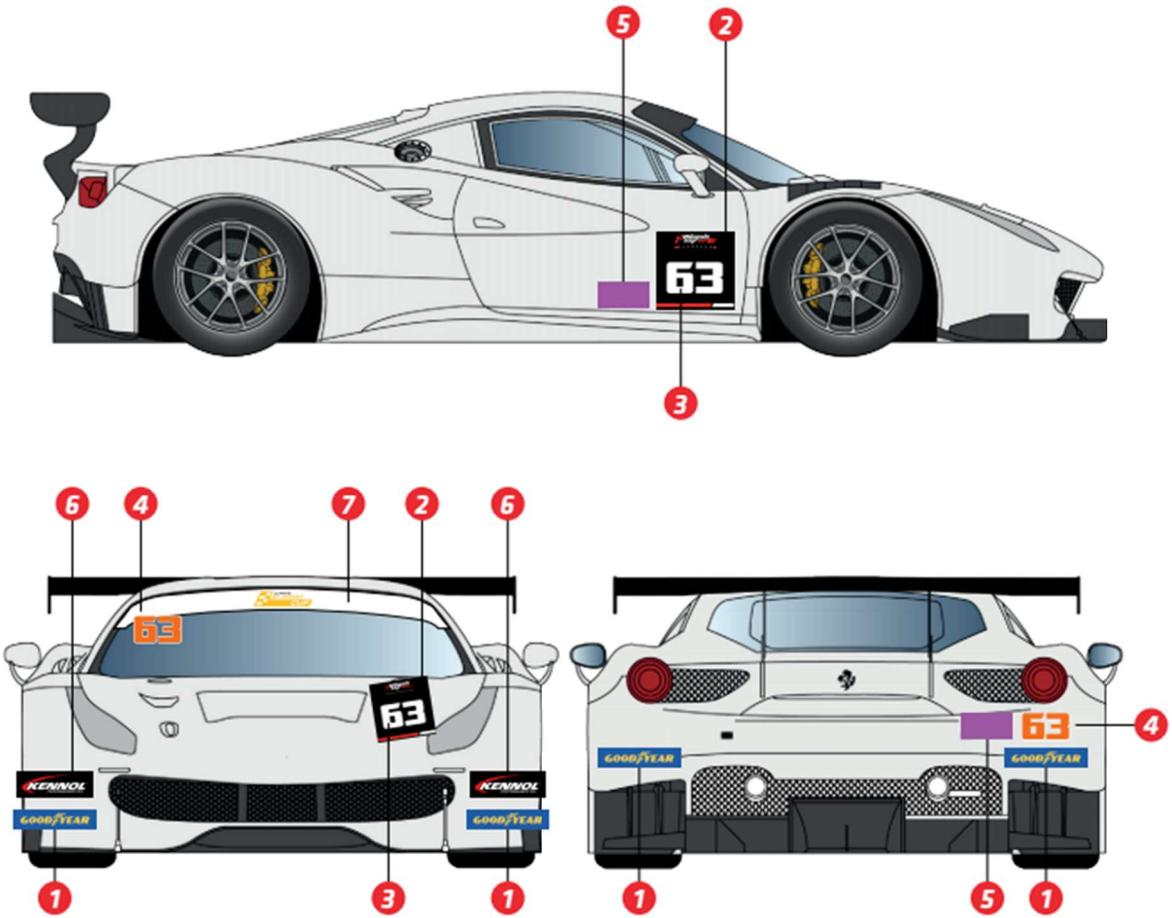
NIGHT

1. GOODYEAR x4
   Largeur / Width : 35 cm
2. PLAQUE NUMÉROS x3
   NUMBERS PLATE
   Dimensions / Sizes : 40 x 40 cm
3. NUMÉROS COURSE x3
   RACE NUMBERS
   ⚠ Rétroréfléchissant / Retroreflective ⚠
   Hauteur / Height : 16 cm
4. NUMÉROS COURSE ORANGES x3
   ORANGE RACE NUMBERS
   Hauteur / Height : 12 cm
5. STICKER CATÉGORIE x3
   CATEGORY STICKER
   Dimensions / Width : 16 x 6 cm
6. KENNOL x4
   Largeur / Width : 30 cm
7. BANDEAU PARE-BRISE x1
   WINDSHIELD BANNER

10/02/2026 12:02

STICKERS GUIDELINES - DAY

ULTIMATE GT ENDURANCE & SPRINT CUP 2026
Règlement Sportif et Technique

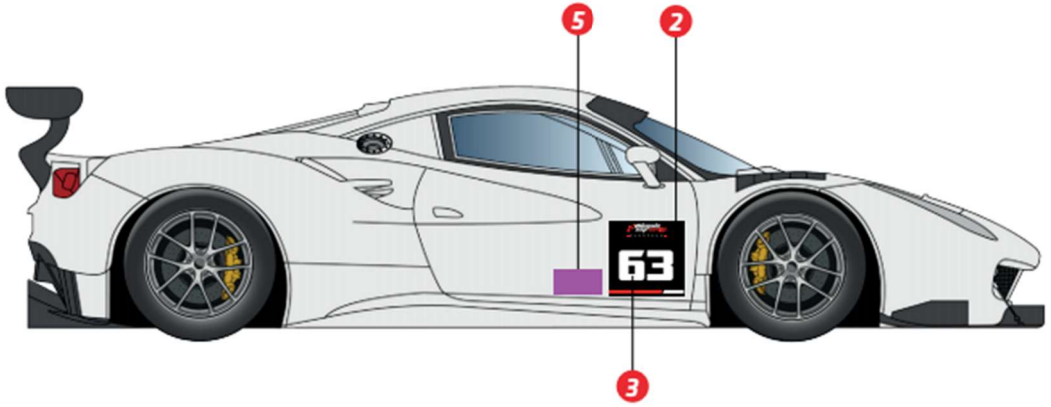


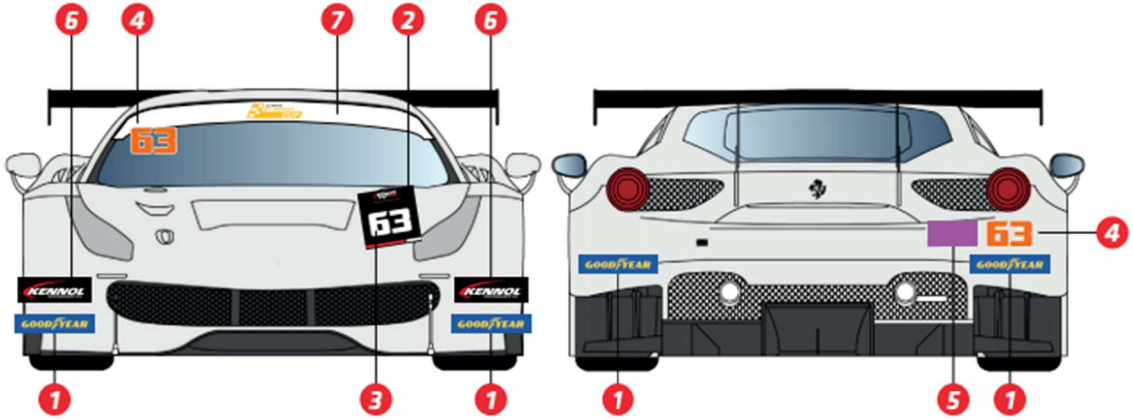
1. GOODYEAR x4
   Largeur / Width : 35 cm
2. PLAQUE NUMÉROS x3
   NUMBERS PLATE
   Dimensions / Sizes : 40 x 40 cm
3. NUMÉROS COURSE BLANCS x3
   WHITE RACE NUMBERS
   Hauteur / Height : 16 cm
4. NUMÉROS COURSE ORANGES x3
   ORANGE RACE NUMBERS
   Hauteur / Height : 12 cm
5. STICKER CATÉGORIE x3
   CATEGORY STICKER
   Dimensions / Width : 16 x 6 cm
6. KENNOL x2
   Largeur / Width : 30 cm
7. BANDEAU PARE-BRISE x1
   WINDSHIELD BANNER

10/02/2026 12:02

STICKERS GUIDELINES - NIGHT

ULTIMATE GT ENDURANCE & SPRINT CUP 2026
Règlement Sportif et Technique





NIGHT

1. GOODYEAR x4
   Largeur / Width : 35 cm
2. PLAQUE NUMÉROS x3
   NUMBERS PLATE
   Dimensions / Sizes : 40 x 40 cm
3. NUMÉROS COURSE x3
   RACE NUMBERS
   ⚠ Rétroréfléchissant / Retroreflective ⚠
   Hauteur / Height : 16 cm
4. NUMÉROS COURSE ORANGES x3
   ORANGE RACE NUMBERS
   Hauteur / Height : 12 cm
5. STICKER CATÉGORIE x3
   CATEGORY STICKER
   Dimensions / Width : 16 x 6 cm
6. KENNOL x2
   Largeur / Width : 30 cm
7. BANDEAU PARE-BRISE x1
   WINDSHIELD BANNER

10/02/2026 12:02