



2017

REGLEMENT PARTICULIER

<i>ARTICLE 1 – ORGANISATION</i>	<i>1</i>
<i>ARTICLE 2 – ENGAGEMENTS</i>	<i>1</i>
<i>ARTICLE 3 – VOITURES ADMISES</i>	<i>1</i>
<i>ARTICLE 4 – TECHNIQUE</i>	<i>2</i>
<i>ARTICLE 5 – VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES</i>	<i>2</i>
<i>ARTICLE 6 – EQUIPAGE</i>	<i>3</i>
<i>ARTICLE 7 – BRIEFING</i>	<i>3</i>
<i>ARTICLE 8 – ESSAIS – COURSE</i>	<i>3</i>
<i>ARTICLE 9 – GRILLE DE DEPART</i>	<i>4</i>
<i>ARTICLE 10 – PROCEDURE DE DEPART</i>	<i>4</i>
<i>ARTICLE 11 – ARRETS AUX STANDS</i>	<i>4</i>
<i>ARTICLE 12 – NEUTRALISATION – "SAFETY CAR" – DRAPEAU ROUGE</i>	<i>5</i>
<i>ARTICLE 13 – ARRIVEE</i>	<i>5</i>
<i>ARTICLE 14 – CLASSEMENT – PODIUM</i>	<i>5</i>
<i>ARTICLE 15 – FORCE MAJEURE, ANNULATION D'UNE EPREUVE</i>	<i>6</i>

ARTICLE 1 – ORGANISATION

Peter Auto organise en 2017 une série Internationale FIA de six épreuves, conformément aux prescriptions du Code Sportif International et en particulier de l'Annexe K, ainsi qu'aux prescriptions des règlements sportifs de la FIA et de la FFSA.

Le présent règlement a été enregistré à la FIA sous le permis d'organisation N°C11

Le nom de la série est **CLASSIC ENDURANCE RACING.**

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

OFFICIELS:

A. Officiels permanents :

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

- ✧ Collège des Commissaires Sportifs :
 - Président : TBC TBC
 - Membre : TBC TBC
 - Membre : TBC TBC
- ✧ Directeur d'épreuve : Patrick MORISSEAU Lic 28737 ASA – 1201
- ✧ Directeur d'épreuve Adjoint : TBC TBC
- ✧ Commissaire Technique Responsable: TBC TBC
- ✧ Commissaire Technique adjoint : TBC TBC
- ✧ Relation Concurrents : TBC TBC

B. Officiels non-permanents :

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

- Un Commissaire Sportif choisi parmi les licenciés de l'ASN concernée, c'est-à-dire sur le territoire de laquelle se dispute une épreuve de la Série,
- Un Directeur de Course,
- Un Chargé des Relations avec les Concurrents.

C. Commissaires Techniques :

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

ARTICLE 2 – ENGAGEMENTS

✧ **Les inscriptions à la saison (6 courses) – 13,200 €** (soit 14,6€/min) doivent parvenir à l'Organisation avant le **15/02/2017***.

✧ **Les inscriptions à la course** doivent parvenir à l'Organisation au minimum 1 mois avant chaque épreuve*

(2500 € par course + 500 € de frais de dossier à la première participation de la saison)

✧ Pour être prises en compte, elles doivent :

- Etre accompagnées du montant des frais d'engagement.
- Etre accompagnées de la photocopie couleur de **la totalité des pages du PTH International FIA en cours de validité,**
- Etre accompagnées des photocopies des licences des pilotes,
- Etre adressées à : Classic Endurance Racing – Peter Auto- 103, rue Lamarck – F-75018 Paris - France.

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

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

ARTICLE 3 – VOITURES ADMISES

Toutes les voitures devront être conformes à l'Annexe K 2017 de la FIA et munies d'un Passeport Technique Historique International en cours de validité.

A/ Voitures Eligibles :

- ✧ Les types de voitures ayant couru les grandes épreuves du championnat du monde d'endurance entre 1966 et 1981 : Le Mans, Sebring, Daytona, Brands Hatch, 1000km de Monza, Spa, Nürburgring, Silverstone...
- ✧ Date limite de configuration GT / Tourisme : 1966 à 1981 inclus
- ✧ Date limite de configuration Prototypes: 1966 à 1981 inclus.

B/ Classes :

Les voitures seront réparties selon les règles suivantes :

Classic Endurance Racing 1 :

- ◇ "Proto 1 /-2000cm3" pour les prototypes de moins de 2 litres de cylindrée inscrits et ayant participé à des courses de 1966 à 1971 inclus.
- ◇ "Proto 1 /+2000cm3" pour les prototypes de plus de 2 litres de cylindrée inscrits et ayant participé à des courses de 1966 à 1971 inclus.
- ◇ "GT 1" pour les Grand Tourismes et Tourismes homologués et inscrits en course de 1966 à 1974 inclus.
- ◇ « Invitation Class 1 » pour toute voiture jugée d'intérêt historique ou sportif ne pouvant intégrer l'une des classes précitées. Les voitures inscrites dans cette classe ne pourront figurer au classement scratch, marquer de points au classement de saison ou recevoir des récompenses lors des cérémonies de remise des prix.

Classic Endurance Racing 2 :

- ◇ "Proto 2 /-2000cm3" pour les prototypes de moins de 2 litres de cylindrée inscrits et ayant participé à des courses de 1972 à 1981 inclus
- ◇ "Proto 2 /+2000cm3" pour les prototypes de plus de 2 litres de cylindrée inscrits et ayant participé à des courses de 1972 à 1981 inclus
- ◇ "GT 2" pour les Grand Tourismes et Tourismes homologués et inscrits en course de 1975 à 1981 inclus.
- ◇ « Invitation Class 2 » pour toute voiture jugée d'intérêt historique ou sportif ne pouvant intégrer l'une des classes précitées. Les voitures inscrites dans cette classe ne pourront figurer au classement scratch, marquer de points au classement de saison ou recevoir des récompenses lors des cérémonies de remise des prix.

Les **BMW M1**, **Ford GT40** et **Porsche 935** sont toutes considérées comme des **GT**.


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

Le changement de voiture est autorisé sous réserve d'avoir effectué les vérifications techniques de cette voiture et que la demande soit formulée par écrit au Directeur d'épreuve qui transmettra au Collège des Commissaires Sportifs pour approbation.

La demande doit être formulée au plus tard :

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

ARTICLE 4 – TECHNIQUE

 Voir règlement technique spécifique au Classic Endurance Racing. (Annexe 1)

Les voitures présentées aux vérifications techniques doivent être conformes **aux spécifications de période** pour ce modèle et conformes à leur PTH. Chaque concurrent devra remplir et émarger une déclaration de cylindrée et de poids qui devra être envoyée avec chaque dossier d'engagement.

Le poids, la cylindrée et la garde au sol des voitures peuvent être contrôlés à tout moment de l'épreuve à l'initiative du Commissaire Technique Responsable et/ou sur décision du collège des Commissaires Sportifs. Si une voiture est déclarée non conforme au règlement technique ou à son PTH, l'absence de gains de performance ne sera jamais considérée comme un élément valable de défense.

L'équipement des pilotes devra être conforme aux prescriptions de l'Annexe L du Code Sportif International 2017.

ARTICLE 5 – VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Présentation obligatoire des documents suivants :

- ◇ Licence Concurrent.
- ◇ Licence Pilote :
 - Licence Internationale D – Uniquement pour les GT/GTS/TC (toutes cylindrées) et Prototypes/TSRC -2000cm3.
 - Licence Internationale C – Minimum requis pour les Prototypes/TSRC + 2000cm3 à partir de la période G.


Une licence nationale du plus haut degré fixé par l'ASN concernée est acceptée pour les concurrents courant dans leur propre pays (titulaire d'une licence issue par l'ASN organisatrice).

◇ Passeport Technique Historique International (PTH) en cours de validité.

L'organisateur se réserve le droit d'accepter une voiture dont la demande de PTH est en cours.

Les Passeports Techniques Historiques Nationaux ne sont pas acceptés.

- ◇ Les stickers qui seront remis lors des vérifications administratives devront impérativement être collés sans découpage (sauf exception justifiée) sur les voitures.
- ◇ La publicité autre que la livrée d'origine de la voiture doit respecter les préconisations de l'article 2.1.9 de l'Annexe K de la FIA.
- ◇ Les bandeaux de parebrises publicitaires sont interdits (sauf livrée de période).

 Toute voiture ne respectant pas les règles sur la publicité peut se voir refuser le départ de la course.

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

- ✧ Une attestation de validité du/des réservoirs souples lorsque la voiture en est équipée sera demandée lors de la 1^{ère} participation de la saison.
- ✧ La présence d'un extincteur manuel de 2KG poudre à proximité de chaque voiture est obligatoire dans le paddock.
- ✧ Le port d'un dispositif de retenue frontal de la tête (RFT/FHR) de type HANS est obligatoire pour les véhicules de période I. Il est fortement recommandé pour les véhicules des autres périodes.
Les harnais à bretelles d'épaules étroites (2"/52mm de large) rendent obligatoire le port d'un RFT/FHR avec casque adapté.

ARTICLE 6 – EQUIPAGE

- ✧ Le propriétaire de la voiture doit se déclarer lors des vérifications administratives.
- ✧ L'équipage peut être composé d'un ou deux pilotes. Dans ce cas, ils seront désignés « Pilote 1 » et « Pilote 2 ».
- ✧ Un changement de pilote ou un arrêt au stand dans le cas d'un pilote courant seul, est obligatoire.
- ✧ Le propriétaire de la voiture, s'il fait partie de l'équipage, doit participer à un minimum de 50% du temps de course.
- ✧ Dans le cas d'un équipage de 2 pilotes, le pilote ayant réussi le meilleur temps en qualifications sera le seul autorisé à prendre le départ de la course.
- ✧ Un pilote professionnel inscrit dans un championnat moderne pourra se voir exclu des meetings Peter Auto ou pourra être tenu à courir moins de 50% de la course. Si ce pilote est considéré comme professionnel, le second pilote sera dans l'obligation de courir, sous peine de disqualification de la voiture.
- ✧ Un pilote professionnel conduisant seul la voiture d'un tiers peut seulement prétendre au podium. Il ne pourra en aucun cas marquer des points pour le classement de fin de saison.
- ✧ Une pénalité de temps de 20 secondes sera ajoutée au temps d'arrêt obligatoire aux stands pour toute voiture dont l'équipage comprend au moins 1 pilote professionnel.



Un pilote sera d'office considéré comme professionnel si son classement FIA est égal ou supérieur à la catégorie «Silver» (cf. <http://www.fia.com/fia-driver-categorisation>).

En l'absence de classement FIA, l'Organisation sera la seule autorité à-même de juger si un pilote peut être ou non considéré comme professionnel.


Changement d'un membre de l'équipage : soumis à l'approbation des Commissaires Sportifs

- ✧ Le changement d'un membre de l'équipage ou l'adjonction d'un deuxième pilote est autorisé au plus tard une heure avant le départ de la 1^{ère} séance d'essais qualificatifs sous réserve de vérification administrative. Une demande écrite devra être adressée au Directeur d'épreuve qui transmettra au Collège des Commissaires Sportifs pour approbation.
- ✧ Tout pilote inscrit et ayant participé aux essais qualificatifs peut participer à la course en deuxième pilote sur une voiture qualifiée. Une demande écrite devra être adressée au Directeur d'épreuve une heure avant le départ de la course.

ARTICLE 7 – BRIEFING

- ✧ Les pilotes sont tenus d'assister au briefing du Directeur d'épreuve au cours duquel sera notamment indiquée la durée minimale du pitstop, du franchissement de la boucle d'entrée à celui de la boucle de sortie de la pitlane.
- ✧ Toute absence au briefing pourra être sanctionnée par une amende et pourra entraîner le refus du départ de la course selon la décision du collège des Commissaires Sportifs.

ARTICLE 8 – ESSAIS – COURSE

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

Un pilote dont le comportement sera jugé dangereux pourra être exclu de l'épreuve et/ou de l'épreuve suivante par les Commissaires Sportifs, sans remboursement des droits d'inscription.

Tout contact entre deux véhicules sur la piste, que ce soit aux essais ou en course, fera l'objet d'une enquête de la Direction de Course, laquelle pourra, à sa discrétion, demander ou non une sanction à l'encontre du pilote jugé fautif, au Collège des Commissaires Sportifs. Les voitures devront dans tous les cas être présentées à nouveau aux Commissaires Techniques.

Pilotes et voitures doivent avoir satisfait aux vérifications administratives et techniques pour participer aux différentes séances d'essais.

- Il y aura une séance d'essais libres de 30'.
- Il y aura deux séances d'essais qualificatifs de 30'.
- La durée de la course sera de 1 heure.
- Non-respect de la route de course :
 - En essais: 1^{ère} infraction : avertissement.
2^{ème} infraction : Annulation du meilleur temps de la séance concernée.
3^{ème} infraction : Annulation de tous les temps de la séance concernée.
 - En course : 1^{ère} infraction : avertissement.
2^{ème} infraction : 45 secondes ajoutées au temps de course.
3^{ème} infraction : 60 secondes ajoutées au temps de course.
- Il est interdit de dépasser une voiture après le passage sous le damier en course comme aux essais.
 - En essais: Annulation du meilleur temps de la séance concernée.
 - En course : 45 secondes ajoutées au temps de course.
- Il est interdit de passer une deuxième fois sous le damier en course comme aux essais.
 - En essais: Annulation du meilleur temps de la séance concernée.
 - En course : 45 secondes ajoutées au temps de course.

ARTICLE 9 – GRILLE DE DEPART

- ✧ Elle est établie en fonction du meilleur temps réalisé toutes séances d'essais qualificatifs confondues.
- ✧ Elle sera du type 2-2 en ligne. Chaque pilote doit garder sa ligne (côté extérieur ou intérieur de la piste) qui lui a été attribué durant tout le tour de formation et ce jusqu'au franchissement de la ligne de chronométrage.

ARTICLE 10 – PROCEDURE DE DEPART

- ✧ Le départ sera donné lancé.
 - ✧ Les voitures quittent la pré-grille, effectuent un tour de reconnaissance et prennent place sur la grille de départ. Le Directeur d'épreuve peut autoriser plusieurs tours de reconnaissance s'il le juge utile.
 - Panneau 5 minutes + signal sonore avant le départ du tour de formation
 - Panneau 3 minutes + signal sonore avant le départ du tour de formation
 - 1 minute avant le départ du tour de formation : Evacuation de la grille.
 - Panneau "30 secondes" + signal sonore avant le départ du tour de formation.
 - Drapeau vert :
Départ du tour de formation derrière la voiture pilote ; les voitures doivent conserver leur place et rester en file indienne les unes derrière les autres sur les deux files constituées.
A l'extinction de la rampe lumineuse du pace car, interdiction de zigzaguer, mise sur deux files en rangs serrés. Chaque voiture doit conserver sa file et sa ligne.
 - Les voitures continueront seules à la suite de la voiture en pole position à une vitesse comprise entre 70 km/h minimum et 90 km/h maximum.
 - Le feu rouge sera allumé pendant le tour de formation.
 - Le départ de la course sera donné au feu vert.
 - Aucune voiture ne pourra en dépasser une autre avant le passage de la ligne de chronométrage.
- Pénalité – 60 secondes par position gagnée dans sa file seront rajoutées au temps de course.

ARTICLE 11 – ARRETS AUX STANDS

11.1 - Vitesse dans la pitlane

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

- ✧ Pénalités :
 - Essais libres :
 - 1ère infraction : Arrêt de 30 secondes dans la zone de stop and go, moteur en marche
 - 2ème infraction : Arrêt de deux minutes dans la zone de stop and go, moteur arrêté
 - 3ème infraction : A la discrétion des commissaires sportifs (exclusion possible)
 - Essais qualificatifs :
 - 1ère infraction : Annulation du meilleur temps de la séance concernée.
 - 2ème infraction : Annulation de tous les temps de la séance concernée.
 - 3ème infraction : A la discrétion des commissaires sportifs (exclusion possible)
 - Course :
 - 1^{ère} infraction : 45 secondes à ajouter au temps de course
 - A partir de la 2^{ème} infraction : Selon décision du Collège des Commissaires Sportifs.

11.2 - Ravitaillements : ils sont interdits durant la course. Pénalité : Pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

Le Directeur d'épreuve peut autoriser exceptionnellement, une fois la minute d'arrêt effectuée, et sous conditions, une dérogation à cette règle.

11.3 - Changement de pilote ou arrêt obligatoire: Il devra se faire entre la 25^{ème} minute (25m:00s) et la 35^{ème} minute (34m:59s) depuis le départ de la course.

Si un pilote court seul l'intégralité de la course, il devra néanmoins s'arrêter à son stand dans les mêmes conditions.

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

Pour les équipages composés d'au moins 1 pilote professionnel, 20 secondes seront ajoutées au temps d'arrêt minimum.

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

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

Conditions de l'arrêt :

- 1-arrêt de 1 minute au stand + temps de parcours à la vitesse maximum autorisée entre les deux boucles.
- 2-aucun arrêt autre qu'au stand ne sera autorisé sur la pitlane.

Pénalités :

- arrêt hors fenêtre = 1 tour de pénalisation.
- pas d'arrêt = 3 tours de pénalisation.
- temps d'arrêt non respecté (inférieur de 2 à 15 secondes) = 1 minute ajoutée au temps de course.
- temps d'arrêt non respecté (inférieur de 16 à 60 secondes) = 2 tours de pénalisation.

ARTICLE 12 – NEUTRALISATION – "SAFETY CAR" – DRAPEAU ROUGE

12.1 - Responsabilité :

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

12.2 - Identification du "Safety-Car":

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

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

12.3 - Procédure :

12.3.1 - Sur ordre du Directeur d'épreuve, tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux jaunes agités jusqu'à la fin de l'intervention des "Safety-Car".

Les feux jaunes clignotants seront allumés sur la ligne de départ et autour du circuit ;

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

12.3.3 - Le "Safety-Car", gyrophares jaunes allumés, pénétrera aussitôt sur la piste de préférence devant la voiture en tête de la course. Toutes les voitures en course se rangeront en file derrière le "Safety-Car" ;

12.3.4 - Toutes les voitures en course doivent se mettre en file derrière la voiture de sécurité à une distance inférieure à 5 longueurs de voiture. Il est absolument interdit de dépasser sur la piste, à moins qu'une voiture n'y soit invitée par la voiture de sécurité.

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

12.4 - Arrêts aux stands :

12.4.1 - Pendant l'intervention du "Safety-Car", les voitures en course peuvent s'arrêter à leur stand. Elles peuvent rejoindre la course seulement lorsque le feu vert est allumé à la sortie des stands après le passage de la dernière voiture de la file suivant le "Safety-Car";

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

12.5 - Fin d'intervention :

12.5.1 - La fin de l'intervention du "Safety-Car" est de la responsabilité du Directeur d'épreuve.

12.5.2 - Lorsque le directeur de course rappellera la voiture de sécurité, elle éteindra tous ses gyrophares, ce sera le signal pour les pilotes qu'elle rentrera dans la voie des stands à la fin de ce tour. A ce moment là, la première voiture de la file derrière la voiture de sécurité pourra imposer l'allure et, si nécessaire, se situer à plus de 5 longueurs de voiture derrière elle. Lorsque la voiture de sécurité approchera de l'entrée des stands, les drapeaux jaunes et les panneaux SC aux postes de surveillance seront retirés et les drapeaux verts agités seront déployés pendant un tour au maximum.

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

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

12.6 – Drapeau rouge - Arrêt de la course et nouveau départ :

Avant la fin du 2ème tour, et pour quelque raison que ce soit, si la course est interrompue, le drapeau rouge sera présenté agité aux concurrents. Les véhicules reprennent place sur la grille de départ selon la grille d'origine.

A plus de 2 tours et à moins 75 %, les véhicules s'arrêtent en amont de la ligne de départ à l'emplacement indiqué par les Commissaires de Piste puis reprennent place sur la grille de départ selon la grille établie d'après le classement au tour précédant l'arrêt.

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

12.7 – Drapeau jaune :

Un drapeau jaune est présenté agité uniquement sur les instructions du Directeur de Course. Le drapeau jaune indique un danger. Il peut être présenté aux concurrents de deux manières distinctes :

- Un seul drapeau agité : Danger sur le bord ou une partie de la piste : Réduire la vitesse, interdiction de doubler, se préparer à devoir changer de direction ;
- Deux drapeaux agités : Danger obstrue totalement ou partiellement la piste, présence de commissaires travaillant sur ou proche de la piste : Réduire drastiquement la vitesse, interdiction de doubler, se préparer à devoir changer de direction ou à s'arrêter.

Les dépassements sont interdits entre le premier drapeau jaune et le drapeau vert déployé après l'incident.

ARTICLE 13 – ARRIVEE

Le drapeau à damier est présenté à la voiture en tête de la course à l'issue d'une heure de course.

ARTICLE 14 – CLASSEMENT – PODIUM

Il sera établi un podium pour chacune des classes à la fin de chaque course.

Pour être classée, la voiture doit avoir été en piste dans les 10 dernières minutes de la course ou avoir franchi la ligne d'arrivée **sous le drapeau à damier**.

Une remise des prix récompensant les diverses classes sera tenue à la fin de chaque meeting au podium du circuit ou sous l'hospitalité CER.

Deux podiums « Les légendes de l'endurance » récompenseront certaines voitures jugées exceptionnelles (pour les listes des voitures, se référer à l'Annexe 1 - Réglementation Technique - Article 4 – Technique - 4.1 Pneumatiques)

Une remise des prix finale récompensant les vainqueurs de chacune des classes en CER 1 et CER 2 sera organisée à la fin de la saison selon le règlement du classement saison.

ARTICLE 15 – FORCE MAJEURE, ANNULATION D'UNE EPREUVE

En cas de force majeure, ou pour toute raison de sécurité, l'organisation se réserve le droit de procéder à tous les changements nécessaires durant une épreuve, ordonnés ou non par les autorités, et à annuler toute épreuve en cas de circonstances extraordinaires, sans remboursement des frais d'engagements.

De même, en cas de retrait d'autorisation administrative ou de demande de suspension par les autorités sportives ou administratives, cela sera considéré comme un cas de Force Majeure, sans remboursement des engagements possible.

ANNEXE 1

Règlementation technique CER 2017

Nous vous rappelons que nous tenons à ce que les voitures roulent dans **des spécifications de période**.

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

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

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

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

ARTICLE 4 – TECHNIQUE

4.1 Pneumatiques.

Seuls les pneus ci-dessous sont autorisés.

Proto 1	◇ Pneumatiques Avon de compétition sculptés sur toute la largeur de la bande de roulement : <ul style="list-style-type: none">- « Historic All Weather » - Seules des gommes d'indice A37 sont autorisées,- CR6 ZZ,
	◇ En cas de course par temps humide, les pneus pluie sont libres à la condition qu'ils respectent les dimensions utilisées pour les pneus pour temps sec.
GT 1	◇ A titre exceptionnel, certaines voitures dites « Les légendes de l'endurance » sont autorisées à rouler avec les pneumatiques sculptés sur toute la largeur de la bande de roulement de leurs choix, en conformité avec l'annexe K de la FIA : <ul style="list-style-type: none">- Alfa Romeo : 33/2, 33/3, 33TT3,- Berta LR DFV,- Ferrari : 312P, 512S, 512M,- Ford P68 DFV,- Ligier JS3 DFV,- Matra : tous modèles,- McLaren M8C DFV,- Mirage M3 DFV,- Porsche : 906, 907, 908, 910, 917
	◇ Cette liste est non-exhaustive et susceptible d'évoluer sur proposition de l'organisation.
Proto 2	◇ Pneumatiques de compétition sculptés sur toute la largeur de la bande de roulement: <ul style="list-style-type: none">- Exemple: Avon « Historic All Weather », CR6 ZZ, Dunlop Post Historic...
	◇ En cas de course par temps humide, les pneus pluie sont libres à la condition qu'ils respectent les dimensions utilisées pour les pneus pour temps sec.
GT 2	◇ Pneumatiques Avon slicks - Seules des gommes d'indices A24 sont autorisées,
	◇ Pneumatiques Avon sculptés sur toute la largeur de la bande de roulement : <ul style="list-style-type: none">- « Historic All Weather » - Seules des gommes d'indices A24 sont autorisées,
GT 2	◇ En cas de course par temps humide, les pneus pluie sont libres à la condition qu'ils respectent les dimensions utilisées pour les pneus pour temps sec.
	◇ A titre exceptionnel, certaines voitures dites « Les légendes de l'endurance » sont autorisées à rouler avec les pneumatiques de leurs choix, en conformité avec l'annexe K de la FIA : <ul style="list-style-type: none">- Alfa-Romeo 33TT12, 33SC12,- Ferrari 312 PB,- Matra : tous modèles,- Porsche 908/3 Turbo, 936.
	◇ Cette liste est non-exhaustive et susceptible d'évoluer sur proposition de l'organisation.
GT 2	◇ Pneumatiques slicks ,
	◇ Pneumatiques de compétition sculptés sur toute la largeur de la bande de roulement : <ul style="list-style-type: none">- Exemple: Avon « Historic All Weather », Dunlop Post Historic...
	◇ En cas de course par temps humide, les pneus pluie sont libres à la condition qu'ils respectent les dimensions utilisées pour les pneus pour temps sec.

Le nombre de pneus n'est pas limité, mais nous demandons aux concurrents d'adopter une attitude conforme aux courses historiques.

Si nous constatons des abus cela pourra entrainer la mise en place d'une réglementation plus restrictive pour l'ensemble de la grille.

4.2 Moteurs et cylindrées

Le nombre de moteurs sera limité à deux pour l'ensemble de la saison. Un plombage identifiant chaque moteur sera effectué en début et au cours de saison. Un suivi sera mis en place afin d'assurer le bon respect de cette règle. Tout manquement à la règle entraînera un retrait de 40 points au classement saison.

Les concurrents devront procéder au perçage des vis ou écrous du ou des caches arbre à cames de leur moteur avant les vérifications de leur première participation à la saison.

Les voitures doivent se présenter dans une configuration moteur conforme **aux spécifications de période** pour ce modèle et conforme au PTH.

- Toute voiture préparée dans une **configuration postérieure** à la limite de classe d'âge du présent règlement sera reclassée dans la catégorie supérieure, ou exclue du classement si cela n'est pas possible.
- Les prototypes équipés de moteur **Ford FVC Alu, BDG, 3L DFV, Mazda rotatif 12A et BMW M12/7** courent **obligatoirement dans la classe "Proto 2"**.
- **Seules les Ford P68 3L DFV 1967, McLaren M8C DFV 1970, Berta LR DFV 1970, Mirage M3 DFV et Ligier JS3 DFV 1971, sont invitées en CER 1 à la condition de courir avec un limiteur de régime à 9000 tours/minute.**

Spécifications et classes :

➤ Prototypes à moteur Ford Cosworth

- FVC bloc acier. Cylindrée 1790cc jusqu'à 1840cc. (Réalésage max) PROTO 1
- FVC bloc alu. Ou de + de 1840cc. PROTO 2
- BDG. PROTO 2
- DFV 3L. Injection mécanique uniquement. PROTO 2
- DFV 3L. Injection mécanique + limiteur de régime à 9000 tours/minute pour les 5 modèles cités uniquement PROTO 1

➤ Moteur Porsche 906, 907, 910.

- 6 cylindres. 2000cc. PROTO 1
- 8 cylindres. 2200cc. PROTO 1
- 6 cylindres. 2380cc. PROTO 1 Exclusivement pour les 910 (Le Mans 1971).

➤ Moteurs BMW M12/7

- Course/Alésage 1- 80x89 ou 2- 75x92 ou 3- 77.4x90.6

➤ Prototypes à moteur V8 Chevrolet.

- Lola MK1, MK2, McLaren M1A, B et C : 5700cc à carburateurs. Carter humide ou sec.
- Lola MK3 : 5000cc à 5700cc à carburateurs. Carter humide ou sec.
- Lola MK3B : 5000cc à carburateurs ou injection. Carter humide ou sec.

➤ Prototypes à moteur rotatif Mazda.

- Moteur 10A 982cc x 1.4 = 1374cc. Proto 1. (Chevron B16 Le Mans 1970).
- Moteur 12A 1146cc x 1.4 = 1604cc. Proto 2 (SIGMA MC74 Le Mans 1974).
- Moteur 13B. **INTERDIT !!!** (1ère application en course MAZDA RX7 Le Mans 1984).

4.3 Eclairage.

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

Pour améliorer la sécurité et la visibilité des voitures plus rapides, **les voitures inscrites dans les catégories Proto 1 et Proto 2**, doivent **obligatoirement courir** l'intégralité des manches d'essais et l'heure de course avec **les phares allumés**.

La présence d'un feu de type pluie FIA est obligatoire pour toute les catégories P1 / P2 / GT1 / GT2 / Invitation class.

Tout manquement à ces règles pourra entraîner une pénalité de drive-through ou ajout du temps équivalent au temps de course

4.4 Poids

Le poids de la voiture peut être complété par du lest, à condition qu'il s'agisse de blocs solides, unitaires, fixés par des outils au plancher de l'habitacle, visibles, et scellés par les commissaires techniques. Une roue de secours solidement fixée peut être utilisée comme lest.

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

Protos moins de 2 litres

PROTO 1 – 550 kg minimum pour tous.

PROTO 2 – 600 kg minimum pour tous.

Protos plus de 2 litres

PROTO 1 - Pas de poids minimum jusqu'à 1971

PROTO 2 - 650 kg minimum de 1972 à 1975

PROTO 2 - 700 kg minimum à partir de 1976 et pour toutes voitures **équipées d'appendices aérodynamiques proéminents (toutes périodes confondues)**.

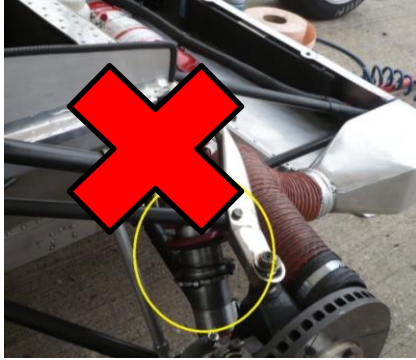
4.5 Freins.

- Les voitures doivent présenter des freins (**disques et étriers**) utilisés **en période** sur le modèle.
- Le concurrent doit apporter la preuve de l'utilisation en période sur le modèle. Document annexé à son PTH.
- Les freins ventilés 2 pistons à l'avant, sont acceptés pour les moins de 2 litres en Proto 1.

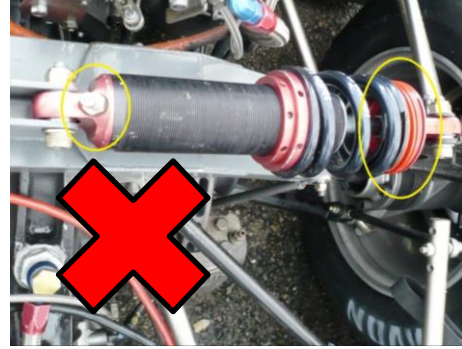
4.6 Garde au sol.

- Pour la catégorie - GT1 - la garde au sol minimum mesurée à tout moment ne devra jamais être inférieure à 100 mm, y compris avec pleins et pilote à bord.
Cette mesure devra être respectée en tous points de la voiture. (Spoiler avant, fond plat, échappement et silencieux compris).
- Pour les voitures des catégories – P1/P2/GT2 - la garde au sol minimum mesurée à tout moment ne devra jamais être inférieure à 60mm, y compris avec pleins et pilote à bord.
Cette mesure devra être respectée en tous points de la voiture. (Spoiler avant, fond plat, échappement et silencieux compris).

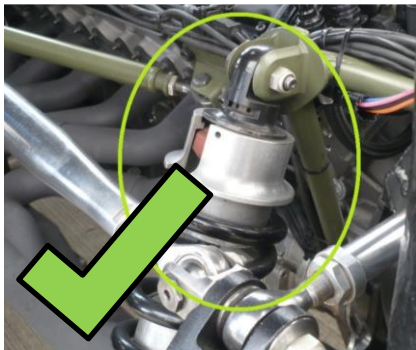
Interdiction des ressorts antagonistes ou compensateurs.



Interdiction des amortisseurs à gaz.



- Préconisation d'utilisation de cale / guide de ressort



- Utilisation de ressorts à pas variable ou de fil de ressort à diamètre variable autorisée sur les voitures qui en étaient équipées à l'époque



4.7 Limitation sonore.

Le bruit généré par la voiture ne doit pas dépasser 107 dB(A) (avec ou sans système de silencieux) aux trois quarts du régime maximum. Cette règle est applicable pour l'ensemble de la saison.

La mesure des décibels sera effectuée selon la méthode FIA suivante:

- 1 - Les mesures seront faites dans une zone dégagée et suffisamment silencieuse (bruit ambiant et bruit de vent inférieur(s) d'au moins 10db (A) au bruit à mesurer). Avant de procéder aux mesures, le moteur sera porté à sa température de fonctionnement,
- 2 - Le point de mesure du bruit sera situé à une distance de 50cm de la sortie de l'échappement, à un angle de 45° par rapport à l'axe du tuyau,
- 3 - Le Microphone sera placé à une hauteur comprise entre 50cm et 1 mètre du sol.
- 4 - Le moteur doit tourner aux $\frac{3}{4}$ de son régime maximum. Ce régime sera vérifié à l'aide du compte-tour du véhicule, lui-même étalonné à l'aide d'un instrument indépendant si nécessaire. L'intensité maximale mesurée constituera le résultat de la mesure.

Les concurrents se trouvant dans l'impossibilité de respecter la restriction sonore imposée, devront obligatoirement en informer l'Organisation au plus tard **un mois** avant l'épreuve et lui proposer une alternative en motivant leur demande. L'Organisation se réserve le droit d'accorder une dérogation ponctuelle si la demande est justifiée. Le concurrent en sera informé.



A titre exceptionnel, les modèles suivants sont autorisés à rouler sans système de silencieux d'échappement sur l'ensemble de la saison :

- Alfa Romeo : 33/2, 33/3, 33TT3, 33TT12, 33SC12
- Berta LR DFV,
- Ferrari : 312P, 512 S et M, 312 PB, Daytona Gr. IV, 512 BB LM,
- Ford P68 DFV,
- Ligier JS3 DFV,
- Matra : tous modèles,
- McLaren M8C DFV,
- Mirage M3 DFV,
- Porsche: 906, 907, 908, 910, 917, 908/3 Turbo, 936.

Cette liste est non-exhaustive et susceptible d'évoluer sur proposition de l'organisation.

4.8 Systèmes de communication

Aucun système de communication (radio, téléphone) autre que le panneautage ne peut être utilisé en piste entre le pilote et son équipe.

Pénalité :

- Essais : Annulation du meilleur temps.
- Courses : 1 Tour

4.9 Transpondeur

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

4.10 Turbos et Suralimentation

Toutes les voitures concernées doivent être équipées d'un système de suralimentation conforme et identique aux spécifications de période du modèle présenté, (collecteur d'échappement, turbo et soupape de décharge).

Dans tous les cas les systèmes utilisant les technologies et gestion moderne (principalement de type VAT « Variable Area Turbine », VNT « Variable Nozzle Turbo » ou techniquement équivalent) sont interdits.



Les voitures équipées en Turbo KKK à l'époque, (Lancia Beta, Porsche 908, 935, 936...) doivent obligatoirement utiliser des Turbo KKK identiques à ceux utilisés en périodes.

4.11 Boîtes de vitesse

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

4.12 Réservoirs d'essence

Pour toutes les voitures des catégories P1, P2, GT1, GT2 et "Légendes de l'endurance" 1 et 2, la capacité maximum des réservoirs devra être celle figurant dans les annexes J de périodes (en fonction des années et de la cylindrée des moteurs), possibilité de se reporter à l'article 6.7.5 de l'Annexe K.

4.13 Carburant

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

Sodifuel sera présent et assurera la distribution de carburant sur chaque événement.

Le carburant est limité aux produits commercialement disponibles. Les mélanges spéciaux ou les boosters d'octane à base de toluène ne peuvent être utilisés. Les carburants avec des indices d'octane supérieurs à 102RON sont interdits.

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

CONFIGURATION DES VOITURES LES PLUS COURANTES.

➤ CHEVRON B16.

Moteur FVC. Bloc Acier cylindrée 1790 cc jusqu'à 1840cc.

AV : Disques de freins ventilés. Etriers 2 pistons. AR : Disques de frein pleins. Etriers 2 Pistons. 550Kg minimum.

Ou

Moteur MAZDA 10A. Cylindrée 1374cc.

AV : Disques de freins ventilés. Etriers 2 pistons. AR : Disques de frein pleins. Etriers 2 Pistons. 550Kg minimum.

➤ CHEVRON B19

Moteur FVC. Bloc Acier cylindrée 1790 cc jusqu'à 1840cc.

AV : Disques de freins ventilés. Etriers 2 pistons. AR : Disques de frein pleins. Etriers 2 Pistons. 550Kg minimum.

➤ LOLA T210 et T212

Moteur FVC. Bloc Acier cylindrée 1790 cc jusqu'à 1840cc.

AV : Disques de freins ventilés. Etriers 2 pistons. AR : Disques de frein ventilés. Etriers 2 Pistons. 550Kg minimum.

➤ LOLA T280

Moteur DFV. 2993 cc.

AV : Disques de freins ventilés. Etriers 4 pistons. AR : Disques de frein ventilés. Etriers 4 Pistons. 650Kg minimum.

➤ LOLA T70 MK1 et MK2. (Spécifications Pre-66 uniquement).

Moteur Chevrolet 5700cc à carburateurs. Carter humide ou sec. Spoiler avant interdit. Roues maximum 8" et 10".

Freins AV Girling CR. AR Girling BR. Boîte de Vitesse – Hewland LG500 (4 + Marche arrière) ou LG500 (5 + Marche arrière).

➤ LOLA T70 MK3.

Moteur Chevrolet 5000cc à 5700cc à carburateurs. Carter humide ou sec. Roues maximum 9" et 12".

Freins Girling ventilés 3 ou 4 pistons. Boîte de Vitesse – Hewland LG500 ou LG600.

➤ LOLA T70 MK3B.

Moteur Chevrolet 5000cc à carburateurs ou injection. Carter humide ou sec. « Spoiler » ou « Flaps » avant interdits.

Roues maximum 10.5" et 17". Freins Girling ventilés à 4 pistons. . Boîte de Vitesse – Hewland LG600.

➤ PORSCHE 911 3.0 RSR.

Roues de diamètre 15 pouces : Pneus à structure diagonale – **Catégorie GT1**

Roues de diamètre 16 pouces : Pneus à structure radiale – **Catégorie GT2**

ANNEXE ARTICLE 4.1 – PNEUS

Les pneumatiques retailés sont interdits. Il sera vérifié que les sculptures des pneumatiques correspondent aux dessins utilisés par les manufacturiers.

Exemple : AVON « Historic All Weather » - Seul dessin autorisé.



Proto 1* – Références **obligatoires** à commander chez Sodipneu

Taille	Gomme	Références Peter Auto	
7.5/21.0-13	A37	15845	HAW
8.2/22.0-13	A37	14533	HAW
9.0/20.0-13	A37	15833	HAW
9.2/22.0-13	A37	15846	HAW
10.0/20.0-13	A37	15824	HAW
10.5/23.0-13	A37	14540	HAW
12.0/23.0-13	A37	15834	HAW
13.0/23.0-13	A37	15406	HAW
13.0/24.5-13	A37	14535	HAW
15.0/26.0-13	A37	15836	HAW
9.1/23.5-15	A37	14928	HAW
10.5/23.0-15	A37	15407*(existing)	HAW
11.0/23.5-15	A37	14537	HAW
13.0/25.0-15	A37	14534	HAW
15.0/26.0-15	A37	14508*(existing)	HAW

Proto 2* – Références **obligatoires** à commander chez Sodipneu

Taille	Gomme	Références Peter Auto	
9.0/20.0-13	A24	16256	Slick or HAW
10.0/20.0-13	A24	15837	Slick or HAW
12.0/23.0-13	A24	16257	Slick or HAW
13.0/23.0-13	A24	16258	Slick or HAW
13.0/24.5-13	A24	16259	Slick or HAW
9.1/23.5-15	A24	15835	Slick or HAW
11.0/23.5-15	A24	15842	Slick or HAW
13.0/25.0-15	A24	15844	Slick or HAW
15.0/26.0-15	A24	15840	Slick or HAW

*Sauf Légendes de l'Endurance

TABLEAU RECAPITULATIF DES PENALITES – CER 2017

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

Article	Description	Session	Pénalité
SPORTIF			
2. Engagements	Non-respect de l'esprit historique		Pouvant aller jusqu'à l'exclusion
5. Publicité	Non-respect des règles de publicité		Pouvant aller jusqu'au refus de départ
7. Briefing	Absence		Pouvant aller jusqu'au refus de départ
8. Essais et Course	Non-respect de la route de course	Essais	1ère infraction : Avertissement 2ème infraction : Annulation meilleur temps de la séance 3ème infraction : Annulation de tous les temps de la séance
		Course	1ère infraction : Avertissement 2ème infraction : 45 secondes ajoutées au temps de course 3ème infraction : 60 secondes ajoutées au temps de course
	Dépassement après passage sous damier	Essais	Annulation du meilleur temps
		Course	45 secondes ajoutées au temps de course
	Double passage sous damier	Essais	Annulation du meilleur temps
		Course	45 secondes ajoutées au temps de course
10. Procédure de départ	Dépassement avant la ligne chrono	Course	60 secondes à ajouter au temps de course par position gagnée
11.1 Vitesse dans pitlane	Dépassement de la vitesse autorisée	Essais libres	1ère infraction : Arrêt 30s dans zone stop & go moteur allumé 2ème infraction : Arrêt 2m dans zone stop & go moteur éteint 3ème infraction : A la discrétion des Commissaires Sportifs
		Essais qualifs	1ère infraction : Annulation meilleurs temps de la séance 2ème infraction : Annulation de tous les temps de la séance 3ème infraction : A la discrétion des Commissaires Sportifs
		Course	Décision du Collège
11.2 Ravitaillement	Interdit sauf exception	Course	Jusqu'à exclusion
11.3 Changement pilote Temps d'arrêt	Arrêt hors fenêtre	Course	1 Tour
	Pas d'arrêt	Course	3 Tours
	Arrêt sur pitlane ailleurs qu'au stand	Course	Décision du Collège
	Arrêt inférieur au minimum indiqué	Course	Différence inférieure à 16 sec : 1mn Différence supérieure à 15 sec : 2Tours
TECHNIQUE			
4.2 Moteurs	Plus de 2 moteurs sur la saison		Retrait de 40 points au Classement Saison
4.3 Eclairage	P1 P2 sans phares		Drive through ou équivalent en temps
4.7 Limitation Sonore	Bruit >107db		Jusqu'à l'exclusion
4.8 Systèmes de communication	Autre que panneautage : Interdit	Essais	Annulation du meilleurs temps
		Course	1 Tour
12.7 Drapeau jaune	Dépassement sous drapeau jaune	Essais	Equivalent en temps d'un drive-through selon la longueur de la pitlane, sauf avis contraire des Commissaires sportifs.
		Course	

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

ANNEXE 2

Attribution des points / Classement saison

Classement Voitures / Cars classification

- Le propriétaire de la voiture, s'il fait partie de l'équipage, doit participer à un minimum de 50% du temps de course.
- Pour être classée, la voiture doit avoir été en piste dans les 10 dernières minutes de la course ou avoir franchi la ligne d'arrivée **sous le drapeau à damier**.
- Il sera établi six classements au terme de la saison
 - Un classement pour les Prototypes «Proto 1 -2000cm3» 1966-1971
 - Un classement pour les Prototypes «Proto 1 +2000cm3» 1966-1971
 - Un classement pour les GT, Tourisme «GT1» 1966-1974
 - Un classement pour les Prototypes «Proto 2 -2000cm3» 1972-1981
 - Un classement pour les Prototypes «Proto 2 +2000cm3» 1972-1981
 - Un classement pour les GT et Tourisme «GT2» 1975-1981
- Chaque voiture partante à une course inscrit automatiquement au classement saison un nombre de points équivalent au nombre de voitures ayant effectivement pris le départ de la course (limité au maximum à 20 voitures). Toute voiture prenant part aux essais ou aux qualifications sans prendre part à la course marquera la moitié de ces points (soit 10 points maximum).
- En cas de pénalités, ces points resteront acquis, les pénalités ou retraits de points ne pouvant s'appliquer que sur les points de classement à l'arrivée.
- Pour chaque course, les 10 premiers du scratch de chaque catégorie inscrivent au classement saison des points de classement à l'arrivée selon le barème ci-dessous.

EXEMPLE: Le second d'une course de 42 voitures au départ marquera 20+18 = 38 points (hors points bonus)

<i>Position</i>	<i>Points au départ (= nombre de voitures admis au départ, limité à 20)</i>	<i>Points de classement à l'arrivée</i>	<i>Total de points (hors points bonus de catégorie)</i>
1er	20	20	40
2eme	20	18	38
3eme	20	16	36
4eme	20	14	34
5eme	20	12	32
6eme	20	10	30
7eme	20	8	28
8eme	20	6	26
9eme	20	4	24
10eme	20	2	22
11eme	20	0	20

- Au terme d'une course, chaque premier de classe en GT inscrira au classement saison des points bonus selon les tableaux ci-après.

Scratch GT1 et GT2

	+ de 4 voitures dans la classe	1 à 4 voitures dans la classe
Gr 3	4	2
Gr 2 + Gr 4	2	1
Gr 5	0	0

EXEMPLE:

Une Gr.3 finissant 6ème GT et première des Groupe 3 (+ de 4 partants dans sa classe) dans une course de 42 voitures admises en course totalise 20+10+4 points = 34 pts.

- En cas d'égalité de points en fin de saison, le nombre de victoires sera pris en compte, puis le nombre de 2^{nde} places, puis de 3^{eme}, et ainsi de suite.
- A l'issue de la saison les **3 premières voitures** de chacune des **six catégories** seront récompensées lors d'une remise des prix.