

# REGLEMENT SPORTIF

## Championnat de France FFSA Supertourisme

---

### SOMMAIRE

- 1. ORGANISATION**
  - 1.1. Officiels
  - 1.2. Horaires
  - 1.3. Vérifications
- 2. ASSURANCES**
- 3. CONCURRENTS ET PILOTES**
  - 3.1. Engagements au Championnat
  - 3.2. Engagement à une épreuve
  - 3.3. Participation à une épreuve du Championnat
  - 3.4. Laissez passer
  - 3.5. Licences
  - 3.6. Équipages
- 4. VOITURES ET ÉQUIPEMENTS**
  - 4.1. Voitures admises
  - 4.2. Carburant-Pneumatiques-Equipements
  - 4.3. Numéros de course
  - 4.4. Caméra embarquée
- 5. PUBLICITÉ**
- 6. SITES ET INFRASTRUCTURES**
  - 6.1. Zone et voie des stands
  - 6.2. Structure d'accueil
- 7. DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE**
  - 7.1. Essais
  - 7.2. Briefing
  - 7.3. Courses
  - 7.4. Parc fermé
- 8. PÉNALITÉS**
  - 8.1. Incidents
  - 8.2. Pénalités pouvant être appliquées
- 9. CLASSEMENTS**
  - 9.1. Courses Sprint
  - 9.2. Course Endurance
  - 9.3. Trophée Gentlemen
  - 9.4. Classement général final pilotes
  - 9.5. Seront décernés
- 10. PRIX**
  - 10.1. Prix par meeting
  - 10.2. Prix de fin de saison

## Enregistrés par la FFSA sous le n° C42 en date du 24/01/2017

Le texte final de ce règlement est la version Française qui fera seule foi en cas de litige.

### ARTICLE 1. ORGANISATION

La FFSA et VIP Challenge organisent le **championnat de France Supertourisme**. Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des prescriptions générales FFSA, du règlement standard des circuits "asphalte", du règlement technique Supertourisme, du règlement Sportif propre au Championnat ou figureront dans le règlement particulier de chaque épreuve.

Le présent règlement sportif entre en vigueur le 1<sup>er</sup> Janvier de chaque année. Il remplace tout précédent règlement sportif concernant ce Championnat.

Toutes les parties participantes (FFSA, ASN, organisateurs, concurrents, pilotes et circuits) s'engagent en leur nom propre et celui de leurs employés et agents à observer toutes les dispositions telles que complétées ou modifiées du Code Sportif, des prescriptions générales relatives aux circuits, du règlement technique et du présent règlement sportif.

Le Championnat de France FFSA Supertourisme se déroulera sur les épreuves suivantes

22 & 23 Avril	<b>LEDENON</b>	Asa de Lédénon	Sprint Série
20 & 21 Mai	<b>MOTORLAND ARAGON</b>		Sprint Série
10 & 11 Juin	<b>PAUL RICARD</b>	Asa du Var	Sprint Série
01 & 02 Juillet	<b>VAL DE VIENNE</b>	Asa Le Vigeant	Sprint Série
09 & 10 Septembre	<b>ALBI</b>	Asa Albi	Sprint Série
28 & 29 Octobre	<b>NOGARO</b>	Asa Basco Béarnais	Sprint Série

Dans le cas où des événements indépendants de sa volonté ne permettraient pas l'organisation des épreuves ci-dessus aux dates indiquées, la FFSA se réserve la possibilité de modifier ce calendrier.

#### 1.1. OFFICIELS

- Président du Collège des Commissaires Sportifs
- Directeur de course
- Commissaire Technique délégué
- Commissaire Technique délégué adjoint

Ces officiels seront nommés par la FFSA en début de chaque saison

#### 1.2. HORAIRES

Les horaires sont régis par les articles 1.2.1, 1.2.2, 1.2.3, 1.2.4 et 1.2.5 du règlement standard des circuits "asphalte".

#### 1.3. VERIFICATIONS

##### 1.3.1. Vérifications administratives

A tout moment de l'Epreuve, tous les concurrents doivent tenir disponibles pour inspection tous les documents cités dans le chapitre VIII du Code Sportif ainsi que les différents documents relatifs à leur voiture. Lors de chaque Epreuve, l'opérateur s'assurera qu'il est en possession d'une copie de toutes les licences des pilotes et des concurrents participant à l'Epreuve. On ne peut exiger d'aucun concurrent, pilote ou toute autre personne concernée par une voiture, qu'il/elle signe une décharge.

##### 1.3.2. Vérifications techniques

###### 1.3.2.1. Vérifications préliminaires

Les vérifications techniques initiales de la voiture ont lieu dans l'emplacement de la structure VIP Challenge attribué à chaque équipe conformément à l'horaire indiqué dans le règlement particulier de l'épreuve.

Aucune voiture ne peut prendre part à une Epreuve tant qu'elle n'a pas reçu l'agrément des Commissaires Techniques.

**Tous les renseignements portés sur le Passeport Technique engagent l'entière responsabilité du concurrent.**

### 1.3.2.2. Vérifications complémentaires

#### **Les Commissaires Techniques peuvent :**

- o Vérifier l'admissibilité d'une voiture à tout moment d'une Epreuve.
- o Exiger d'un concurrent qu'il démonte sa voiture afin de s'assurer que les conditions d'admission ou de conformité sont pleinement remplies.
- o Demander à un concurrent de fournir tout échantillon ou toute pièce qu'ils pourraient juger nécessaire.
- o Dans le cas de vérifications concernant le moteur sur les Stade 3, 4 et 5 ordonnées par le Collège des Commissaires Sportifs ou dans le cas d'une réclamation, après mise sous scellés, celles-ci pourront être effectuées selon l'Article V.E des prescriptions générales (Règlementation générale FFSA). Toutefois, les vérifications pourront être effectuées à une date ultérieure proposée par la FFSA. Il appartient au concurrent que les scellés restent intacts depuis leur pose jusqu'à la vérification du moteur.
- o A la fin des essais qualificatifs et des courses, la voiture doit contenir au moins 2 litres de carburant (2 échantillons d'1 litre). Les 2 litres de carburant doivent être prélevés dans le Parc Fermé par un raccord auto-obturant approuvé par la FIA (cf. liste technique n°5), monté immédiatement en amont des injecteurs. Le prélèvement doit être effectué avant tout contrôle nécessitant la mise en route du moteur.

#### **Pesée des véhicules :**

- A la fin des essais qualificatifs, les véhicules seront pesés dans leur configuration exacte de fin de séance sans aucune vidange de carburant.
- A la fin des courses, les véhicules seront vidangés intégralement de leur carburant pour être pesés.
- Le poids indiqué au règlement technique de ce Championnat est un poids avec pilote à bord. Tous les pilotes seront pesés avec l'intégralité de leur équipement avant la 1ère séance d'essais chronométrés et pourront éventuellement faire l'objet d'une autre pesée au cours du meeting.
- Si le poids d'une voiture est inférieur à celui spécifié dans le Règlement Technique, les Commissaires Sportifs pourront faire reculer le concurrent sur la grille d'autant de places qu'ils le jugent approprié ou l'exclure de la course. Si l'insuffisance de poids est due à la perte ou la détérioration d'une pièce de la voiture, celle-ci devra être remplacée par une pièce identique. Pour une pesée complémentaire confirmant ou non que ce manque de poids a bien pour origine la perte ou la détérioration de cette pièce.
- Aucune substance ou aucun élément ne pourra être ajouté à une voiture, y être posé ou en être enlevé une fois qu'elle a été sélectionnée ou a terminé la course ou pendant la procédure de pesage, (sauf demande du Délégué Technique dans le cadre de ses activités officielles et en accord avec le Règlement Technique du Championnat).
- Personne d'autre que les commissaires techniques et les officiels ne peut pénétrer ou rester dans le local dédié aux vérifications techniques sans l'autorisation expresse du Délégué Technique de la FFSA.
- A la fin des séances d'essais qualificatifs et après l'arrivée de la course, toutes les voitures classées doivent se rendre directement depuis la piste, par leurs propres moyens, dans le Parc Fermé pour vérifications. La présence du concurrent ou de son représentant officiel est exigée.
- Toute voiture qui, après avoir été approuvée par les commissaires techniques, serait démontée ou modifiée de telle manière que cela puisse affecter sa sécurité ou mettre en question son éligibilité ou qui aurait été engagée dans un accident avec des conséquences similaires, doit être présentée de nouveau aux commissaires techniques pour approbation.
- Le Directeur de Course peut demander que toute voiture impliquée dans un accident soit arrêtée et contrôlée.
- Les Commissaires Sportifs publieront les conclusions des commissaires techniques à chaque vérification des voitures pendant l'Epreuve. Ces résultats ne comprendront aucune donnée chiffrée particulière.

## **ARTICLE 2. ASSURANCES**

L'organisateur devra souscrire une police d'assurance responsabilité civile (au tiers) auprès d'une ou de plusieurs sociétés agréées dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

Cette police d'assurance, garantissant l'épreuve et ses essais, couvre la responsabilité civile de l'organisateur et des participants ainsi que celle de toute personne qui prête son concours à l'organisation avec l'accord de l'organisateur.

Trente jours avant l'Epreuve, l'organisateur doit transmettre à VIP Challenge une attestation d'assurance précisant le détail des risques couverts par la police d'assurance, laquelle doit être conforme aux lois nationales en vigueur. Cette attestation d'assurance sera tenue à la disposition des concurrents.

La police d'assurance responsabilité civile (au tiers) souscrite par l'organisateur viendra compléter, sans y porter atteinte, toute police d'assurance personnelle détenue par un concurrent ou par toute autre personne physique ou morale participant à l'Epreuve.

Sauf dispositions législatives ou réglementaires nationales contraires, les pilotes participant à l'Epreuve ne sont pas considérés comme tiers entre eux.

## ARTICLE 3. CONCURENENTS ET PILOTES

### 3.1. ENGAGEMENTS AU CHAMPIONNAT DE France FFSA ST

Les engagements pourront se faire à partir du 5 Janvier de l'année en cours.

**3.1.1.** Tout équipage désirant participer au Championnat de France FFSA ST devra envoyer une demande d'inscription à l'opérateur délégué :

**VIP Challenge**  
**511 rue Fonfillol, ZAC Les Cadaux**  
**81370 Saint Sulpice – France**

Selon le modèle établi par la FFSA avant le **28 février 2017**.

**Cette demande d'inscription devra être accompagnée d'un chèque à l'ordre de VIP Challenge d'un montant de :**

► **14 500€ HT, soit 17 400€ TTC** représentant la totalité de l'engagement à l'intégralité du championnat de France FFSA ST (participation d'un ou deux pilotes) ou de **4 350€ HT, soit 5 220€ TTC** représentant le premier tiers pour toute inscription reçue avant le 31 Décembre 2016.

► **16 500€ HT, soit 19 800€ TTC** représentant la totalité de l'engagement à l'intégralité du championnat de France FFSA ST (participation d'un ou deux pilotes) ou de **4 950€ HT, soit 5 940€ TTC** représentant le premier tiers pour toute inscription reçue avant le 31 Janvier 2017.

► **18 500€ HT, soit 22 220€ TTC** représentant la totalité de l'engagement à l'intégralité du championnat de France FFSA ST (participation d'un ou deux pilotes) ou de **5 550€ HT, soit 6 660€ TTC** représentant le premier tiers pour toute inscription reçue après le 31 Janvier 2017.

**3.1.2.** L'intégralité du montant de l'engagement à chaque épreuve, par voiture, est incluse dans le montant de l'inscription au Championnat de France FFSA ST.

Seul les droits d'ASA, d'un montant forfaitaire de 600€ HT, soit 720€ TTC, reste à la charge du concurrent, avant chaque meeting.

**3.1.3.** Il ne sera effectué aucun remboursement en cas de non-participation d'une voiture à une ou plusieurs épreuves.

**3.1.4.** Un concurrent ou un pilote inscrit à l'intégralité du Championnat de France FFSA ST et ne pouvant pas participer à une ou plusieurs épreuves devra envoyer à VIP challenge une lettre de non-participation avant la date de clôture des engagements.

**3.1.5.** Le nombre total d'engagés à la saison est limité à 50 voitures.

### 3.2. ENGAGEMENT A UNE EPREUVE

Tout équipage désirant participer à une épreuve du Championnat de France FFSA ST devra envoyer à VIP Challenge un bulletin d'engagement selon le modèle établi par la FFSA au plus tard le lundi de la semaine précédant la semaine du début du meeting, cachet de la poste faisant foi.

**Ce bulletin d'engagement devra être accompagné d'un chèque à l'ordre de VIP Challenge d'un montant de :**

- **4 550 € HT, soit 5 460 € TTC** représentant l'engagement par voiture à l'épreuve en Championnat de France FFSA ST auxquels s'ajoutent les droits d'ASA d'un montant forfaitaire de 600€ HT, soit 720€ TTC.

### **3.3. PARTICIPATION A UNE EPREUVE DU CHAMPIONNAT**

Il incombe au concurrent de s'assurer que toutes les personnes concernées par son engagement observent dans leur intégralité les dispositions du Code Sportif, des Prescriptions Générales FFSA relatives aux Circuits, du Règlement Technique et du Règlement Sportif.

Si un concurrent est dans l'impossibilité d'être présent en personne à l'Epreuve, il doit désigner son représentant par écrit. Pendant toute la durée de l'Epreuve, la personne responsable d'une voiture engagée est tenue, conjointement et solidairement avec le concurrent, de veiller à ce que ces dispositions soient respectées.

Les concurrents doivent s'assurer que leurs voitures répondent aux conditions d'éligibilité et de sécurité pendant toute la durée de l'Epreuve.

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

Toute personne concernée de quelque façon que ce soit par une voiture engagée ou occupant quelque fonction que ce soit dans le paddock, les stands, la voie des stands ou sur la piste doit à tout moment porter un laissez-passer approprié.

#### **3.3.1. Nota**

Si, de l'avis de la FFSA, un concurrent ne dirige pas son équipe d'une manière compatible avec les normes du Championnat, ou s'il nuit en quelque façon à la réputation du Championnat, la FFSA peut refuser son engagement ou l'exclure du Championnat sur-le-champ.

### **3.4. LAISSEZ-PASSER**

Un laissez-passer ne peut être utilisé que par la personne à laquelle il est destiné et dans le but pour lequel il est délivré par le promoteur suivant le cahier des charges de la FFSA.

### **3.5. LICENCES**

Tous les pilotes et concurrents participant au Championnat De France FFSA ST doivent être titulaires de licences nationales ou internationales conducteur concurrent en cours de validité et, si nécessaire, des licences et/ou des autorisations en cours de validité délivrées par leur ASN concernant les pilotes ou concurrents de nationalités étrangères. Pourront être acceptées les licences National Junior auto.

### **3.6. EQUIPAGES**

#### **3.6.1. Composition des équipages**

Chaque voiture participant à une épreuve de Championnat de France FFSA ST pourra être pilotée par un seul pilote ou un équipage de deux pilotes.

- Dans le cas où la voiture est pilotée par un seul pilote, celui-ci devra indiquer s'il est en catégorie Amateur ou catégorie Pro.
- Dans le cas où la voiture est pilotée par un équipage de deux pilotes, cet équipage sera composé d'un pilote Pro et d'un pilote Amateur ou de deux pilotes Amateurs.

#### **3.6.2. Classification des pilotes**

##### **3.6.2.1. Conditions pour être désigné Pilote Amateur :**

- Avoir 30 ans révolus lors de la première qualification du 1<sup>er</sup> meeting de la saison.
- Ne pas avoir été classé dans les 5 premiers d'un Championnat automobile quel qu'il soit.

Lors de son inscription, le pilote se déclarant Amateur devra fournir une copie de sa pièce d'identité et remplira une déclaration de palmarès qui sera vérifiée par les services Sportifs du Promoteur. En cas de fausse déclaration, le pilote concerné sera classé automatiquement Pro sans possibilité d'appel.

##### **3.6.3. Permutations et changements de pilotes**

Il sera autorisé à un équipage engagé à l'année dans le Championnat de France FFSA ST de changer un des deux pilotes trois fois dans la saison.

Le nouveau pilote pourra prétendre aux points et aux prix attribués au Championnat de France FFSA ST. Après le troisième changement, la totalité de l'équipage ne pourra plus prétendre ni aux points ni aux prix. Tout équipage engagé au Championnat de France FFSA ST à compter des deux dernières épreuves de la saison ne marquera pas de points.

3.6.4. Chaque pilote ne pourra utiliser qu'une seule voiture lors d'une même épreuve.

## ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

### 4.1. VOITURES ADMISES

Les véhicules du type Mitjet Supertourisme tel que définis dans le règlement technique applicable et correspondant intégralement au dossier technique d'homologation déposé et approuvé par la FFSA.

4.1.1. Les concurrents devront présenter leurs voitures conformément aux spécifications techniques régissant le Championnat de France FFSA ST ainsi que les règles de sécurité applicables en 2017.

#### 4.1.2. Module de contrôle de vitesse

Tout concurrent engagé en Championnat de France FFSA ST doit utiliser le module de contrôle de vitesse tel que reconnu par la FFSA et doit contacter le Service technique de la FFSA pour les modalités d'approvisionnement et d'installation.

Ce module doit être utilisé pendant le Championnat de France FFSA ST et sert uniquement à relever la vitesse lorsque celle-ci est limitée (départ, voie des stands par exemple). Ce système doit être installé dans le strict respect des instructions y afférent et doit fonctionner à tout moment pendant l'Epreuve.

Tous les coûts liés au contrôle, à la révision et à la mise à jour du système sont entièrement à la charge des concurrents.

Les données pourront être contrôlées à tout moment durant l'Epreuve. Le poids du système est inclus dans le poids minimum de la voiture.

#### 4.1.3. Système de signalisation OLED

Tout concurrent engagé en Championnat de France FFSA ST doit utiliser le système de signalisation OLED tel que reconnu par la FFSA et doit contacter le Service chronométrage de la FFSA pour les modalités d'approvisionnement et d'installation.

Ce système de signalisation doit être utilisé pendant le Championnat de France FFSA ST et sert uniquement à communiquer visuellement au pilote des informations provenant de la Direction de Course.

Ce système doit être installé dans le strict respect des instructions y afférent et doit fonctionner à tout moment pendant l'Epreuve.

Tous les coûts liés au contrôle, à la révision et à la mise à jour du système sont entièrement à la charge des concurrents. Le poids du système est inclus dans le poids minimum de la voiture.

### 4.2. CARBURANT - PNEUMATIQUES – EQUIPEMENTS

#### 4.2.1. Carburant

4.2.1.1. Le seul carburant autorisé est un carburant commercial de type SP98. Pour permettre de réaliser des contrôles, lors de chaque meeting, le promoteur désignera une station-service auprès de laquelle les concurrents devront obligatoirement s'approvisionner en carburant, un justificatif pouvant être exigé à tout moment par les Délégués Techniques.

4.2.1.2. Les ravitaillements en carburant sont interdits au cours des essais privés et qualificatifs ainsi que pendant les courses.

#### 4.2.2. Pneumatiques

4.2.2.1. Le promoteur, en accord avec la FFSA, désignera le manufacturier unique pour toute la saison.

4.2.2.2. Aucun autre pneu que ceux décrits dans le règlement technique du Championnat de France ST ne pourra être utilisé en cours de saison.

4.2.2.3. Tous les pneus slicks seront enregistrés **avant la première séance d'essais qualificatifs de l'épreuve.**

Tous les pneus "slicks" que le concurrent souhaite utiliser lors d'une épreuve doivent être enregistrés.

Aucun pneu ne sera enregistré en dehors des horaires indiqués **sauf les pneus joker.**

Dans tous les cas, l'enregistrement se terminera au plus tard **le Samedi à 10 h 00.**

Seuls les pneumatiques sans aucune sculpture sont admis comme pneus pour temps sec.



- Pendant les essais qualificatifs et les courses d'une même épreuve, aucune voiture ne pourra utiliser plus de **quatre pneus pour temps sec**.
- Des pneumatiques précédemment utilisés dans le Championnat pourront être remarqués, et donc comptabilisés dans le nombre de pneus autorisés dans la mesure où ces pneumatiques précédemment utilisés sont identifiables par le système de traçabilité défini par la FFSA.

Les pneus pluie ne peuvent être utilisés qu'une fois que la piste a été déclarée humide par le Directeur de Course pour les séances d'essais chronométrés et les courses.

Le nombre de pneus pluie utilisés lors d'un meeting est limité à six.

- Un pneu pluie est un pneu qui est conçu pour l'utilisation sur piste humide et sculpté à plus de 25 % dans une surface symétrique par rapport à l'axe central du pneu.
- La retaille manuelle ainsi que tout traitement, chauffe ou rectification des pneus est interdit.
- Le contrôle de marquage ou de qualité et dimensions des pneumatiques sera effectué selon un procédé défini par le Département Technique de la FFSA.
- Toute écriture sur les pneus effectuée par les concurrents devra obligatoirement être de couleur blanche.
- L'utilisation de pneus slicks ou pluie sans marquage approprié est formellement interdite.
- Durant les séances d'essais qualificatifs, il pourra être demandé aux pilotes d'arrêter leur voiture en fin de voie des stands pour faire contrôler les marquages, la qualité ou les dimensions des pneumatiques avant de s'engager sur la piste.

**4.2.2.5.** En cas de crevaison ou de détérioration d'un pneu marqué pour le meeting (sec ou pluie), le concurrent pourra le remplacer par un pneu déjà utilisé et devra en aviser le Délégué Technique ST.

**4.2.2.6.** En plus des quatre pneus slicks autorisés par épreuve, chaque concurrent d'une voiture engagée à l'année au Championnat de France FFSA ST pourra disposer pour cette voiture de pneus "jokers" aux conditions ci-dessous.

- **Définition** : un pneu joker est un pneu supplémentaire au quota autorisé permettant par exemple de remplacer un pneumatique qui aurait subi une détérioration à la suite d'un incident de course.
- **Condition** : l'utilisation d'un pneu joker fera l'objet d'une demande auprès du Commissaire Technique Délégué qui fera expertiser le pneu détérioré au fabricant désigné avant toute décision.
- **Enregistrement**: un pneu joker sera enregistré par le Commissaire Technique Délégué de manière spécifique.
- **Nombre** : 4 pneus jokers seront accordés pour l'ensemble de la saison.
- **Utilisation** : dès l'instant où un pneu joker est enregistré, il peut être utilisé à tout moment lors des essais libres, qualificatifs ou course qui suivent son enregistrement à la condition de déclarer aux Commissaires Techniques Délégués son utilisation avant le début de la séance ou de la course.

**4.2.2.7.** Durant les essais et les courses, le changement de roue est autorisé uniquement dans le respect de l'article 4.2.2.5., dans le cas de changement de conditions météorologiques et aux conditions suivantes :

- Personnel autorisé dans la zone de travail de la voie des stands pour les changements de pneus :
  - o Un mécanicien au maximum clairement identifiable pendant toute la procédure par le port d'un dossard jaune sur lequel figurera sur la poitrine et dans le dos le numéro de la voiture concernée en chiffres noirs de 20 cm de haut.
- Il :
  - o doit prendre la (les) nouvelle(s) roue(s) et poser celle(s) qui est(sont) remplacée(s) dans le stand.
  - o doit porter en permanence la(les) roue(s) démontée(s) lorsqu'elle(s) est(sont) en dehors des stands. Il est possible toutefois, afin de faciliter le changement de(s) roue(s), de la (les) poser sur le flanc près de la voiture.
  - o ne doit pas la (les) lancer ou la (les) laisser tomber.
  - o doit ramener le matériel dans le stand.
- Seul le pilote peut intervenir sur la voiture en même temps que le mécanicien.

### 4.2.3. Equipements

#### 4.2.3.1. Echappement

Chaque sortie d'échappement doit être munie de silencieux.

**Mitjet ST - Niveau Maxi : 100dB (A) - Régime de mesure : 75% du régime maxi**

La mesure sera faite conformément à la méthode FIA (voir Réglementation Technique).  
Toute voiture qui ne se conforme pas aux dispositions ci-dessus se verra refuser la participation à l'épreuve jusqu'à sa mise en conformité.

#### **4.2.3.2. Système de Retenue Frontale de Tête**

L'utilisation d'un système de Retenue Frontale de Tête est obligatoire dans le Championnat de France FFSA ST. Le port d'un casque intégral est recommandé.

#### **4.2.3.3. Transpondeur**

Toutes les voitures devront être équipées d'un transpondeur de chronométrage spécifique aux courses avec équipement spécifié par la FFSA.

Les opérations de connexions ou de manipulations de switchs dédiés réalisées sur les équipements permettant l'identification du pilote se trouvant au volant sont de l'entière responsabilité du concurrent.

Il est du devoir du concurrent de s'assurer auprès de l'équipe des chronométreurs que le système est en bon état de fonctionnement. (CF préconisation d'installation dans le Règlement Technique).

Le manquement au respect de ces règles pourra faire l'objet de pénalités temps ou d'un passage par les stands (Drive Through) à la discrétion du Collège des Commissaires Sportifs.

#### **4.2.3.4. Lest**

Lorsque le véhicule comporte un lest pour être au poids règlementaire, ce lest doit être installé dans le respect des prescriptions de l'article 252.2.2. de l'annexe J.

#### **4.2.3.5. Télémétrie**

Aucun signal d'aucune sorte ne pourra être échangé entre une voiture en mouvement et toute personne liée au concurrent ou au pilote de la voiture, à l'exception :

- o de messages lisibles sur un panneau de stand.
- o de gestes du pilote.
- o de signaux de déclenchement du tour, des stands à la voiture.

- Les transmetteurs de marqueurs de tours seront à batteries et, une fois en fonctionnement, devront être indépendants (non rattachés à tout autre matériel des stands au moyen de câbles ou de fibres optiques) et incapables de recevoir des informations provenant de l'extérieur.
- Ces déclencheurs de tours devront répondre aux définitions techniques FFSA.
- Ils ne seront pas utilisés pour la transmission, des stands à la voiture, d'autres données que le marqueur de tours. Les données de marque de tour doivent être transmises à plusieurs reprises, avec une fiabilité éprouvée.
- Tout signal automatique pour marquer l'entrée des stands est interdit.

### **4.3. NUMEROS DE COURSE**

#### **4.3.1. Attribution**

La FFSA attribuera à chaque voiture un numéro de course en deux chiffres maximum valable pour l'année en cours. Les numéros fournis incluront la publicité obligatoire.

- Dans le cas d'une voiture avec un équipage de deux pilotes, le N° sera attribué à la voiture mais dans le cas d'une voiture avec un seul pilote, le N° sera attribué au même pilote pour toute la saison.
- Les numéros attribués au Championnat de France FFSA ST seront compris entre 1 et 99.
- Ces numéros ne pourront en aucun cas être précédés d'un zéro.
- Les numéros de pare-brise ainsi que les numéros de portières devront répondre aux définitions de l'article 4.3.1. du Règlement Standard des circuits "asphalte" FFSA.

#### **4.3.2. Disposition**

Les numéros devront obligatoirement être placés selon le plan d'identification de la FFSA.

### **4.4. CAMÉRA EMBARQUÉE**

Toute voiture engagée au Championnat de France FFSA ST devra être équipée d'une caméra embarquée.

Tout concurrent participant à une épreuve du Championnat de France FFSA ST devra s'assurer qu'en course, sa caméra est bien :

- Positionnée dans l'habitacle avec une fixation sécurisée suivant la réglementation du livret technique de la FFSA, de façon à ce que le volant et la route de course soit bien visibles au travers du pare-



brise et de chaque vitre latérale sur les images pendant toute la durée des essais qualificatifs ou de la course.

- Chargée en batterie afin que la caméra fonctionne correctement pendant toute la durée des essais qualificatifs ou de la course.
- Equipée d'une carte SD (*autonomie minimum de 2 heures*) en état de fonctionnement, conforme au modèle préconisé pour le modèle de caméra embarquée et vidée au préalable de tout enregistrement antérieur.

Si le concurrent venait à manquer à l'une ou l'autre de ces trois obligations, son véhicule pourra faire l'objet d'une non-conformité technique et ce concurrent pourra être sanctionné à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs de l'épreuve.

Les images de cette caméra seront à la disposition des officiels de l'épreuve afin de pouvoir les visionner sur leur simple demande, ou à la suite d'une réclamation de la part d'un concurrent et afin de considérer les actions en piste et de pouvoir, le cas échéant, exploiter ses images pour traiter d'éventuels incidents. Dans le cas de demande de visionnage des images par les Officiels de l'épreuve, le concurrent devra fournir l'appareil (ordinateur portable ou autre) permettant de faire une première lecture de la carte SD avec un maximum de précision. La manipulation pour la lecture sera effectuée par le concurrent ou son représentant officiel. En aucun cas, cette carte ne sera visionnée en premier sur un appareil autre que celui fourni par le concurrent.

Toute caméra supplémentaire qui serait installée, sécurisée suivant la réglementation du livret technique de la FFSA, le sera à titre privé et ses images ne pourront en aucun cas être visionnées ou retenues dans une procédure officielle.

Dans le cas où le concurrent se trouverait dans l'incapacité de mettre à disposition du Collège des Commissaires sportifs les images requises, ce fait sera considéré comme aggravant dans le traitement de l'évènement ayant justifié la demande des images.

Seuls les officiels de l'épreuve peuvent avoir accès à ces images sur simple demande exprimée dans les deux heures qui suivent la fin de la séance d'essais ou de la course.

Dans le cas où un concurrent souhaiterait faire visionner les images de sa caméra par les membres du Collège des Commissaires Sportifs en dehors d'une demande officielle de ceux-ci, il pourra le faire en déposant une réclamation dans le respect de l'article VII de la réglementation générale FFSA.

## ARTICLE 5. PUBLICITE

### 5.1. PUBLICITE OBLIGATOIRE

Les voitures participant au Championnat de France FFSA ST devront obligatoirement être identifiées conformément au plan d'identification défini par la FFSA. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités.

En aucun cas, l'identification des véhicules définie par la FFSA ne pourra être modifiée par les pilotes.

Chaque pilote devra porter la combinaison officielle de l'année en cours prévue et commercialisée par VIP Challenge.

Est interdite, sur les voitures et les combinaisons, toute publicité de manufacturier autre que celui du Championnat.

## ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

### 6.1. ZONE DES STANDS

Sauf disposition particulière annoncée lors du briefing, la vitesse sur la voie des stands est limitée à 60 km/h sous peine des pénalités ci-après :

#### Essais qualificatifs

Annulation des temps réalisés par le pilote fautif durant la séance jusqu'à l'heure de l'infraction.

#### Course

- 1ère infraction : "passage par la voie des stands" (Drive Through),
- 2ème infraction : pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion sur décision des Commissaires Sportifs.

### 6.2. STRUCTURE D'ACCUEIL

Chaque pilote propriétaire d'une voiture de Supertourisme disposera, durant toute la saison, d'un emplacement dans le village de la MITJET SERIE dont il devra respecter obligatoirement l'emplacement ainsi que l'espace prévu pour sa voiture et veiller à la propreté de cet espace.

Chaque pilote pourra décorer son stand sur l'espace qui lui sera désigné sans toutefois déborder sur l'espace voisin.

- Cet aménagement ne pourra se faire, sans altérer la structure mise en place, que sur le sol (sous la voiture), au moyen d'un revêtement :
  - En matière synthétique
  - En bois
  - En lino (nota : la moquette est interdite)

Sur la partie verticale au fond de la tente, au moyen

- De bâche tendue et fixée
- De panneaux de bois ou de matières synthétiques correctement fixés.

Il est formellement interdit de coller des stickers, percer ou dégrader la structure d'accueil.

En cas de non respect du règlement gérant les infrastructures, l'organisateur pourra prendre toute sanction non sportive et qu'il jugera adaptée à l'encontre du concurrent concerné.

## ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

**Une épreuve officielle se compose de deux séances d'essais chronométrés, de deux courses Sprint et d'une course Longue**

**Format d'un meeting :**

- 60 minutes d'essais privés
- 2 séances d'essais chronométrés de 12 minutes chacune.
- 1 course Longue de 48 minutes plus un tour.
- 2 courses Sprint de 18 minutes plus un tour.

### 7.1. ESSAIS

**7.1.1.** Le Directeur de Course peut interrompre les essais aussi souvent et pour aussi longtemps qu'il l'estime nécessaire afin de dégager la piste ou de permettre l'enlèvement d'une voiture. Toutes les voitures abandonnées sur le circuit lors de la première séance d'essais qualificatifs seront ramenées vers les stands dès que possible et pourront participer à la séance suivante.

**7.1.2.** Pendant toute la durée des essais qualificatifs, des contrôles systématiques du marquage, de la qualité ou des dimensions des pneus peuvent être effectués avant que la voiture ne reprenne la piste sur instruction des commissaires de piste. Par ailleurs, un feu vert et un feu rouge seront placés à la sortie de la voie des stands. Les voitures ne pourront sortir de la voie des stands que lorsque le feu vert sera allumé. De plus, à l'approche de voitures en piste, un drapeau bleu ou un feu bleu clignotant apparaîtra à la sortie de la voie des stands afin de prévenir les pilotes quittant la voie des stands.

#### 7.1.3. Essais privés

Seuls sont autorisés à participer aux séances d'essais privés les pilotes régulièrement engagés à l'épreuve et uniquement dans la discipline dans laquelle ils sont engagés.

Aucune autre séance d'essais privés à laquelle participerait un pilote engagé au Championnat de France FFSA ST avec une voiture du même type que celle(s) engagée(s) ne pourra être organisée sur le circuit de l'épreuve 10 jours au moins avant la date de début de l'épreuve.

**7.1.3.1.** Une séance d'essais privés de 60' partagée en deux séries sera proposée par l'organisateur au plus tôt le vendredi précédant la date de la séance d'essais qualificatifs.

#### 7.1.3.2. Ordre de participation aux essais privés

Dans la mesure où l'équipage comporte un pilote Pro, c'est lui qui devra commencer la séance d'essais privés.

#### 7.1.3.3. Pneus autorisés aux essais privés

Seuls les pneus slicks (ou pluie) déjà marqués lors des épreuves précédentes de la saison pourront être utilisés lors des essais libres et pourront être régulièrement contrôlés en bout de la ligne des stands avant que la voiture ne reprenne la piste.

## 7.1.4. Essais qualificatifs

### 7.1.4.1. Temps minimum de qualification

Les pilotes devront, pour se qualifier, réaliser un temps inférieur ou égal à 115 % de la pole position. Des non qualifiés pourront être repêchés en application du Code Sportif International.

Sauf indication spécifique figurant sur le règlement particulier de l'épreuve, la séance d'essais qualificatifs devra se terminer au moins 4 heures avant le début de la procédure de départ de chaque course.

### 7.1.4.2. Pneus autorisés aux essais qualificatifs

Dès le départ de la première séance d'essais qualificatif, seuls les pneus (secs ou pluie) marqués pour le meeting pourront être utilisés.

### 7.1.4.3. Nombre de véhicules qualifiés

A l'issue des essais qualificatifs, si le nombre de qualifiés dépasse le nombre maximum de voitures autorisées à prendre le départ de la course, les pilotes inscrits au Championnat de France FFSA ST seront prioritaires.

A l'issue des essais qualificatifs, si le nombre de qualifiés inscrits au Championnat de France FFSA ST dépasse le nombre maximum de voitures autorisées à prendre le départ de la course, les pilotes ayant réalisé les meilleurs temps seront prioritaires.

### 7.1.4.4. Ordre de qualification

**7.1.4.4.1.** Le pilote Pro au sein de l'équipage participera à la première séance d'essais qualificatifs d'une durée de douze minutes.

Ce temps déterminera la position de ce pilote sur la grille de départ de la course sprint N°2.

**7.1.4.4.2.** Le pilote Amateur au sein de l'équipage participera à la deuxième séance d'essais qualificatifs d'une durée de douze minutes.

Ce temps déterminera la position de ce pilote sur la grille de départ de la course sprint N°1.

**7.1.4.4.3.** La position de la voiture sur la grille de départ de la course Longue sera déterminée par le temps réalisé lors de la première séance d'essais qualificatifs.

## 7.2. BRIEFING

A l'issue des vérifications techniques et administratives, tous les pilotes autorisés à participer à l'épreuve sont tenus d'assister à un briefing défini dans les articles 7.2.1, 7.2.2 et 7.2.3 du règlement standard des circuits "asphalte".

Toutes les pilotes assistant au briefing seront tenus de signer la feuille d'émargement.

## 7.3. COURSES

### 7.3.1. Durée

Toutes les Epreuves du Championnat de France FFSA ST seront constituées de la façon suivante :

- Une course Longue d'une durée de 48 minutes plus un tour avec un arrêt obligatoire aux stands pour un changement de pilote (ou non) durant chaque course à effectuer entre la 23<sup>ème</sup> et la 27<sup>ème</sup> minute.
- Deux courses Sprint d'une durée de 18 minutes et un tour chacune.

### 7.3.2. Ordre de départ

- Le pilote classé Pro prendra obligatoirement le départ de la course longue.
- Le pilote Amateur prendra le départ de la 1<sup>ère</sup> course Sprint.
- Le pilote classé Pro prendra le départ de la 2<sup>ème</sup> course Sprint.

### 7.3.3. Départ

**7.3.3.1.** La procédure de départ lancée avec procédure allégée conformément à l'article 7.3.1.4.2. du règlement standard des circuits "asphalte" FFSA sera appliquée pour toutes les courses.

**7.3.3.2.** La voiture officielle de l'organisateur se retirera à la fin du tour de formation. Les voitures continueront seules à la suite de la voiture en pole position à une vitesse de 60 km/h avec une tolérance maximum de 3 km/h (soit 63 km/h maximum) dans toute la zone définie par la Direction de Course et indiquée à chaque concurrent lors du briefing.

Cette vitesse pourra être maintenue par l'utilisation d'un limiteur de vitesse.

Après chaque départ, une vérification systématique de cette vitesse sera réalisée par lecture des données transmises par le module de contrôle de vitesse et, pour toute vitesse supérieure à 63 km/h, le Collège des Commissaires Sportifs appliquera une pénalité pour "départ anticipé" à l'équipage concerné. Le feu rouge sera allumé pendant le tour de formation. Aucune voiture ne pourra en dépasser une autre de sa file avant que le signal de départ (feu vert allumé) ne soit donné.

**7.3.3.3** Les changements de roues ne seront pas autorisés sur la grille de départ.

**7.3.3.4.** Tout concurrent dont la voiture n'aura pas franchi la ligne d'arrivée à la fin de la première course devra, au plus tard 30 minutes après l'affichage des résultats de la première course, confirmer la participation de la voiture à la course suivante.

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

### **7.3.4. Arrêt/neutralisation - changement de pilote**

#### **7.3.4.1. Procédure d'arrêt-neutralisation.**

- Le temps compris entre la boucle d'entrée et la boucle de sortie des stands lors du changement obligatoire de pilote sera de 3 minutes.
- L'arrêt aux stands doit s'effectuer en franchissant la boucle de chronométrage située à l'entrée de la voie des stands entre la 23<sup>ème</sup> et la 27<sup>ème</sup> minute de course respectivement, soit au-delà de 23 min. 00 sec. 000 et avant 26 min. 59 sec. 999 écoulées depuis le départ de la course (feu vert ou extinction des feux rouges).
- Si une voiture se trouve avoir franchi la boucle de chronométrage d'entrée des stands avant la fin de la 23<sup>ème</sup> minute, l'heure à laquelle elle pourra franchir la boucle de chronométrage de sortie des stands sans faire l'objet de pénalité sera 26 min. 00 sec. 00.

En cas de départ retardé (voir article 7.3.1.4.1. du Règlement Standard des Circuits) lors du changement de pilote, la boucle de chronométrage d'entrée des stands devra être franchie une fois la 18<sup>ème</sup> minute écoulée et avant la fin de la 21<sup>ème</sup> minute de course, soit :

- au-delà de 18 min. 00 sec. 000,
- et avant 20 min. 59 sec. 999.

Dans le cas où le Directeur de Course déciderait de faire intervenir un Safety Car dans les deux dernières minutes d'une fenêtre d'arrêt-neutralisation, la fermeture de cette fenêtre sera retardée de 5 mn.

**7.3.4.2.** Une boucle de chronométrage sera positionnée à l'entrée et à la sortie des stands afin de contrôler la durée des arrêts.

#### **7.3.4.3. Assistance dans la voie des stands et ravitaillement**

1. Aucune intervention ne peut être réalisée sur la voiture dans la voie des stands et aucun changement de pilote ne peut avoir lieu tant que la voiture n'est pas totalement à l'arrêt dans la zone de travail qui lui a été attribuée et que son moteur n'est pas éteint. Lorsqu'une intervention est réalisée sur la voiture, seul le mécanicien intervenant est autorisé dans de la zone de travail.
2. Aucune opération ne pourra être réalisée sur la voiture par plus d'un mécanicien. Aucun matériel autonome ne peut fonctionner sans son mécanicien.
3. Les ravitaillements en carburant sont interdits. Aucun carburant ne peut être retiré des voitures durant ces périodes.
4. Toute autre intervention ne peut se faire que par le mécanicien clairement identifié (art. 4.2.2.6.) et le pilote.

Personnel autorisé dans la zone de travail de la voie des stands pour la maintenance, les réparations et les changements de pilotes :

- 1 mécanicien maximum, clairement identifié par un dossard défini dans l'article 4.2.2.6. de ce règlement, portant une combinaison ignifugée, une cagoule et des gants homologués FIA pour effectuer les opérations d'entretien, de complément de liquides, les réparations ou quelque autre opération que ce soit.
- Le pilote sortant de la voiture pourra aider le pilote le remplaçant.
- Le ravitaillement en lubrifiant et liquides divers (sauf carburant) est autorisé pendant la course.
- Le moteur ne peut être redémarré que lorsque les roues complètes de la voiture sont en contact avec le sol et qu'elle est sur le point de rejoindre la course.

- La voiture devra démarrer par la seule intervention du pilote sanglé à l'intérieur et reprendre la piste par ses propres moyens et sans aucune aide extérieure.

**7.3.4.4.** Tout arrêt aux stands, quelle qu'en soit la raison, devra entraîner l'arrêt immédiat du moteur.

#### **7.3.4.5. Sécurité générale**

- Un pilote qui abandonne sa voiture doit la laisser au point mort ou débrayée, avec le volant en place. Cette règle s'applique également lorsque la voiture est garée dans le Parc Fermé.
- A tout moment en cours d'Epreuve, les pilotes ne sont autorisés à rejoindre la piste, y compris la voie des stands et la grille, qu'après avoir fait démarrer le moteur seuls et sans aide.
- Les pilotes prenant part aux essais et à la course doivent toujours porter les vêtements, les sous-vêtements, le casque et le dispositif de Retenue Frontale de Tête approuvé par la FIA spécifiés dans l'Annexe L au Code Sportif.
- Un pilote entrant dans la voie des stands ne peut défaire son harnais de sécurité qu'une fois que sa voiture s'est complètement arrêtée devant le garage.
- Le feu arrière rouge et les feux de pluie arrière de la voiture devront être allumés en permanence quand elle roulera sur une piste déclarée "piste humide". Il reviendra au Directeur de Course de décider si le pilote doit s'arrêter en raison d'un feu défectueux. Dans le cas où la voiture serait arrêtée pour cette raison, elle pourra reprendre la course une fois l'anomalie réparée.
- Le Directeur de Course ou le Délégué Médical FFSA peuvent demander à un pilote de se soumettre à un examen médical à tout moment pendant la durée d'une Epreuve.
- Tout non-respect des conditions générales de sécurité du Code Sportif ou du présent Règlement Sportif pourra entraîner l'exclusion de l'Epreuve de la voiture et du pilote concernés.
- Il incombe au concurrent à bord de sa voiture de ne quitter sa zone de travail ou son garage après un arrêt que lorsqu'il peut le faire en toute sécurité. Les voitures dans la voie rapide ont la priorité sur celles qui quittent la zone de travail et il est interdit de doubler dans la zone comprise entre les deux boucles de chronométrage.

#### **7.3.4.6. Instructions et communications aux concurrents**

Les Commissaires Sportifs ou le Directeur de Course peuvent donner des instructions aux concurrents au moyen de circulaires, conformément au Code Sportif. Ces circulaires seront distribuées à tous les concurrents qui devront en accuser réception.

Tous les classements et tous les résultats des essais et des courses, ainsi que toutes les décisions des officiels, seront affichés sur le tableau d'affichage officiel.

#### **7.3.5 Arrivée**

Le drapeau à damiers sera présenté à la voiture en tête de la course après l'échéance de la 48<sup>ème</sup> minute plus un tour pour la course Longue et à l'échéance de la 18<sup>ème</sup> minute plus un tour pour les courses sprint.

#### **7.4. PARC FERME**

- Après avoir reçu le signal de fin d'essais chronométrés et de course, toutes les voitures classées doivent se rendre directement au Parc Fermé, sans retard inutile, sans recevoir aucun objet quel qu'il soit et sans aucune assistance (sauf celle des commissaires de piste, si nécessaire).
- Toute voiture classée ne pouvant atteindre le Parc Fermé par ses propres moyens sera placée sous le contrôle exclusif des commissaires de piste, qui emmèneront la voiture vers le Parc Fermé.
- Seuls les officiels chargés des contrôles peuvent pénétrer dans le Parc Fermé.
- Aucune intervention de quelque nature que ce soit ne peut y être effectuée sans l'autorisation de ces officiels.
- Toutes les voitures seront maintenues en Parc Fermé jusqu'à la fin de l'expiration du délai de réclamation le plus tardif prévu par le Code Sportif.
- Lorsque le Parc Fermé est en cours d'utilisation, le règlement du Parc Fermé s'applique à la zone située entre la Ligne et l'entrée du Parc Fermé.
- Le Parc Fermé doit être suffisamment grand et protégé de sorte qu'aucune personne non autorisée ne puisse y avoir accès.

## **ARTICLE 8. PENALITES**

### **8.1. INCIDENTS**

Voir article 8.1. du règlement standard des circuits asphalté.

### **8.2. PENALITES POUVANT ÊTRE APPLIQUEES**

### 8.2.1. Pendant l'arrêt neutralisation

Les pénalités suivantes pourront être infligées en cas de violation de l'Article 7.3.3.1

1. Temps entre les deux boucles de chronométrage de la voie des stands inférieur au temps de référence: Pénalité de "Stop & Go" équivalant à la durée manquante.
2. Arrêt ou conduite à vitesse anormalement réduite (inférieure à 30 km/h ou ayant pour conséquence de ralentir un autre concurrent) dans la voie de circulation des stands comprise entre les boucles d'entrée et de sortie du chronométrage : Drive Through.
3. Le dépassement de la vitesse limite de 60 km/h dans la voie des stands fera l'objet de pénalités qui pourront être comprises entre une amende, un Drive Through ou une exclusion.
4. Début ou fin de l'arrêt aux stands obligatoire en dehors de l'intervalle de temps prescrit : Pénalité de "Stop & Go" d'une durée équivalente à la durée manquante ou dépassée.

Toutefois, si une des pénalités prévues aux points 1) à 4) ci-dessus doit être infligée et notifiée par écrit au représentant de l'équipe au cours des trois derniers tours ou après la fin de la course, l'article 8.2.1. ne s'appliquera pas et une pénalité en temps de 30 secondes dans les cas 2) et 3), et de 40 secondes dans les cas 1) et 4) sera ajoutée au temps de course réalisé par la voiture concernée.

## ARTICLE 9. CLASSEMENTS ET ATTRIBUTION DES POINTS

### 9.1. COURSES SPRINT

A l'issue de chaque course Sprint, il sera établi un classement général final des pilotes Pro, Amateur et Pro-Am.

Un pilote seul participant aux deux courses Sprint marquera l'ensemble des points acquis lors de ces deux courses.

Les deux pilotes d'un même équipage (catégorie Pro-Am) marqueront l'ensemble des points correspondant aux classements de leur voiture lors des deux courses sprint.

#### Au classement général des courses Sprint

1 <sup>er</sup>	<b>50 pts</b>	11 <sup>ème</sup>	<b>35 pts</b>	21 <sup>ème</sup>	<b>25 pts</b>	31 <sup>ème</sup>	<b>15 pts</b>	41 <sup>ème</sup>	<b>5 pts</b>
2 <sup>ème</sup>	<b>48 pts</b>	12 <sup>ème</sup>	<b>34 pts</b>	22 <sup>ème</sup>	<b>24 pts</b>	32 <sup>ème</sup>	<b>14 pts</b>	42 <sup>ème</sup>	<b>4 pts</b>
3 <sup>ème</sup>	<b>46 pts</b>	13 <sup>ème</sup>	<b>33 pts</b>	23 <sup>ème</sup>	<b>23 pts</b>	33 <sup>ème</sup>	<b>13 pts</b>	43 <sup>ème</sup>	<b>3 pts</b>
4 <sup>ème</sup>	<b>44 pts</b>	14 <sup>ème</sup>	<b>32 pts</b>	24 <sup>ème</sup>	<b>22 pts</b>	34 <sup>ème</sup>	<b>12 pts</b>	44 <sup>ème</sup>	<b>2 pts</b>
5 <sup>ème</sup>	<b>42 pts</b>	15 <sup>ème</sup>	<b>31 pts</b>	25 <sup>ème</sup>	<b>21 pts</b>	35 <sup>ème</sup>	<b>11 pts</b>	45 <sup>ème</sup>	<b>1pts</b>
6 <sup>ème</sup>	<b>40 pts</b>	16 <sup>ème</sup>	<b>30 pts</b>	26 <sup>ème</sup>	<b>20 pts</b>	36 <sup>ème</sup>	<b>10pts</b>		
7 <sup>ème</sup>	<b>39 pts</b>	17 <sup>ème</sup>	<b>29 pts</b>	27 <sup>ème</sup>	<b>19 pts</b>	37 <sup>ème</sup>	<b>9 pts</b>		
8 <sup>ème</sup>	<b>38 pts</b>	18 <sup>ème</sup>	<b>28 pts</b>	28 <sup>ème</sup>	<b>18 pts</b>	38 <sup>ème</sup>	<b>8 pts</b>		
9 <sup>ème</sup>	<b>37 pts</b>	19 <sup>ème</sup>	<b>27 pts</b>	29 <sup>ème</sup>	<b>17 pts</b>	39 <sup>ème</sup>	<b>7 pts</b>		
10 <sup>ème</sup>	<b>36 pts</b>	20 <sup>ème</sup>	<b>26 pts</b>	30 <sup>ème</sup>	<b>16 pts</b>	40 <sup>ème</sup>	<b>6 pts</b>		

### 9.2. COURSE LONGUE

Chaque pilote marquera l'ensemble des points correspondant au classement de la voiture qu'il pilotait lors de la course longue.

#### Au classement général des courses longues

1 <sup>er</sup>	<b>50 pts</b>	11 <sup>ème</sup>	<b>35 pts</b>	21 <sup>ème</sup>	<b>25 pts</b>	31 <sup>ème</sup>	<b>15 pts</b>	41 <sup>ème</sup>	<b>5 pts</b>
2 <sup>ème</sup>	<b>48 pts</b>	12 <sup>ème</sup>	<b>34 pts</b>	22 <sup>ème</sup>	<b>24 pts</b>	32 <sup>ème</sup>	<b>14 pts</b>	42 <sup>ème</sup>	<b>4 pts</b>
3 <sup>ème</sup>	<b>46 pts</b>	13 <sup>ème</sup>	<b>33 pts</b>	23 <sup>ème</sup>	<b>23 pts</b>	33 <sup>ème</sup>	<b>13 pts</b>	43 <sup>ème</sup>	<b>3 pts</b>
4 <sup>ème</sup>	<b>44 pts</b>	14 <sup>ème</sup>	<b>32 pts</b>	24 <sup>ème</sup>	<b>22 pts</b>	34 <sup>ème</sup>	<b>12 pts</b>	44 <sup>ème</sup>	<b>2 pts</b>
5 <sup>ème</sup>	<b>42 pts</b>	15 <sup>ème</sup>	<b>31 pts</b>	25 <sup>ème</sup>	<b>21 pts</b>	35 <sup>ème</sup>	<b>11 pts</b>	45 <sup>ème</sup>	<b>1pts</b>
6 <sup>ème</sup>	<b>40 pts</b>	16 <sup>ème</sup>	<b>30 pts</b>	26 <sup>ème</sup>	<b>20 pts</b>	36 <sup>ème</sup>	<b>10pts</b>		
7 <sup>ème</sup>	<b>39 pts</b>	17 <sup>ème</sup>	<b>29 pts</b>	27 <sup>ème</sup>	<b>19 pts</b>	37 <sup>ème</sup>	<b>9 pts</b>		
8 <sup>ème</sup>	<b>38 pts</b>	18 <sup>ème</sup>	<b>28 pts</b>	28 <sup>ème</sup>	<b>18 pts</b>	38 <sup>ème</sup>	<b>8 pts</b>		
9 <sup>ème</sup>	<b>37 pts</b>	19 <sup>ème</sup>	<b>27 pts</b>	29 <sup>ème</sup>	<b>17 pts</b>	39 <sup>ème</sup>	<b>7 pts</b>		
10 <sup>ème</sup>	<b>36 pts</b>	20 <sup>ème</sup>	<b>26 pts</b>	30 <sup>ème</sup>	<b>16 pts</b>	40 <sup>ème</sup>	<b>6 pts</b>		

### 9.3. CLASSEMENTS :

Trois classements seront établis à l'issue de chaque meeting :



- Un classement Pro
- Un classement Amateur
- Un classement Pro-AM dans lequel chaque pilote d'un même équipage marquera l'ensemble des points obtenus par les différents classements de sa voiture sur le meeting.

#### 9.4. CLASSEMENT GENERAL FINAL PILOTES

9.4.1. Chaque pilote totalisera les points obtenus à chaque course.

9.4.2. Pour le classement final du Championnat de France FFSA ST, du Trophée Amateur et du Trophée Pro/Am, il sera tenu compte de l'ensemble des résultats de chaque pilote diminué de ses deux plus mauvais résultats (courses) sur la saison.

#### 9.5. SERONT DECERNES :

- Un titre de Champion de France FFSA Supertourisme au pilote classé Pro et totalisant le plus grand nombre de points sur l'ensemble de la saison (dans le respect de l'article 9.4.2) et déclaré de ce fait vainqueur du Championnat de France FFSA Supertourisme.
- Un titre de vainqueur du Trophée Amateur au pilote classé Amateur totalisant le plus grand nombre de points sur l'ensemble de la saison (dans le respect de l'article 9.4.2).
- Un titre de vainqueur du Trophée Pro-Am au(x) pilote(s) totalisant le plus grand nombre de points sur l'ensemble de la saison (dans le respect de l'article 9.4.2).

### ARTICLE 10. PRIX

Suivant article 10 du règlement standard des circuits "asphalte" et accords particuliers entre la FFSA, les partenaires et le Promoteur du Championnat,

#### 10.1. PRIX PAR MEETING

Un meeting est composé de 3 courses sur 2 jours, clôturé par un classement.

Chaque meeting, en fonction du classement par catégorie, donne lieu à une attribution de prix présentée ci-après sous réserve d'avoir au minimum 5 pilotes engagés dans sa catégorie (Pro, Amateur, Pro-Am).

	<b>PRO</b>	<b>PRO/AM</b>	<b>AMATEUR</b>
1 <sup>er</sup>	2500 €	2500 €	2500 €
2 <sup>ème</sup>	1500 €	1500 €	1500 €
3 <sup>ème</sup>	800 €	800 €	800 €
4 <sup>ème</sup>	600 €	600 €	600 €
5 <sup>ème</sup>	400 €	400 €	400 €

L'intégralité de ces prix est cumulée et versée en 2 temps :

- Premier paiement en juillet pour les prix gagnés dans la première partie de saison.
- Second paiement au mois de novembre, pour les prix gagnés dans la seconde partie de saison.

Les primes non distribuées suite à un déclassement de pilotes ou à cause du manque de concurrent dans la catégorie ne pourront être redistribuées.

Les primes pourront être payées sous formes de chèques bancaires ou de bons d'achat essence, pneus, pièces...

#### 10.2. PRIX DE FIN DE SAISON

Un prix sera décerné en fin de saison au champion de France ainsi qu'au premier de chaque catégorie, sous réserve qu'un minimum de 5 pilotes participent aux 6 meetings.

Les ex- aequo seront départagés en se basant sur le nombre de 1<sup>ère</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> places obtenues lors de l'ensemble des manches disputées. Si une égalité persistait, les ex-æquo seraient départagés par le temps qualificatif de la 1<sup>ère</sup> séance d'essai du 1<sup>er</sup> meeting de la saison. »

Pour que le prix soit distribué, le pilote devra obligatoirement avoir respecté le plan d'identification officiel de sa voiture et avoir la combinaison officielle comme présentée sur le plan d'identification des partenaires joint au règlement technique tout au long de la saison. Dans le cas contraire, VIP Challenge se réserve le droit de ne pas distribuer les prix aux pilotes concernés.