



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>2</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>3</i>
<i>ARTICLE 10 – PROCEDURE DE DEPART</i>	<i>3</i>
<i>ARTICLE 11 – ARRETS AUX STANDS</i>	<i>4</i>
<i>ARTICLE 12 – NEUTRALISATION – "SAFETY CAR" – DRAPEAU ROUGE</i>	<i>4</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>5</i>

ARTICLE 1 – ORGANISATION

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

Le présent règlement a été enregistré à la F.F.S.A. sous le permis d'organisation N°C12

Le nom de la série est **EURO F2.**

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 (5 courses) – 7000 €** (soit 17,5€/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*
(1600 € par course + 300 € 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 : Euro F2 – 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 ou preuve de demande en cours.

A/ Voitures Eligibles :

✧ Monoplaces de type Formule 2, Formule B ou Formule Atlantic homologuées entre le 1^{er} janvier 1967 et le 31 décembre 1978.

Seuls les types de voitures ayant eu un historique en compétition internationale à l'époque sont éligibles.

B/ Classes :

Les voitures seront réparties selon les règles suivantes :

F2 1600cc : Voitures de type Formule 2 conçues et inscrites en course avant le 31 décembre 1971, équipées de moteurs d'une capacité maximum de 1600cm³ (carburateurs ou injection) et munies d'appendices aérodynamiques.

F2 2000cc : Voitures de type Formule 2 conçues et inscrites en course entre le 1^{er} janvier 1972 et le 31 décembre 1978, équipées de moteurs d'une capacité maximum de 2000cm³ et sans appendices d'effet de sol.

Atlantic : Voitures de type Formule B ou Formule Atlantic conçues et inscrites en course avant le 31 décembre 1978, équipées de moteurs d'une capacité maximum de 1600cm³ et sans appendices d'effet de sol.

Pre Aero : Voitures de type Formule 2, Formule Atlantic ou Formule B, conçues et inscrites en course après le 1^{er} janvier 1967 et sans appendices aérodynamiques.

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 séance d'essais qualificatifs,
- 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 Euro F2. (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.

ARTICLE 5 – VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Présentation obligatoire des documents suivants :

- ✧ Licence Concurrent.
- ✧ Licence Pilote Internationale C.

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.

 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 du système RFT-Hans est obligatoire pour les véhicules à partir de la période I (1^{er} janvier 1977) Il reste fortement recommandé pour les autres véhicules.**

ARTICLE 6 – EQUIPAGE

- ✧ Le propriétaire de la voiture doit se déclarer lors des vérifications administratives.

- ✧ L'équipage est composé d'un pilote.

- ✧ Un pilote professionnel inscrit dans un championnat moderne pourra se voir exclu des meetings Peter Auto.

- ✧ 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.

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 de pilote est autorisé au plus tard deux heures avant le départ de la séance d'essais qualificatifs sous réserve de vérifications administratives. 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 sur une voiture qualifiée. Une demande écrite devra être adressée au Directeur d'épreuve deux heures avant le départ de la course.

ARTICLE 7 – BRIEFING

- ✧ Les pilotes sont tenus d'assister au briefing du Directeur d'épreuve.
- ✧ 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 20'.
- Il y aura une séance d'essais qualificatifs de 20'.
- Il y aura deux courses d'une durée de 20' chacune.
- Non-respect de la route de course :
 - En essais: 1^{ère} infraction : avertissement.
2^e infraction : Annulation du meilleur temps de la séance concernée.
3^e infraction : Annulation de tous les temps de la séance concernée.
 - En course : 1^{ère} infraction : avertissement.
2^e infraction : 45 secondes ajoutées au temps de course.
3^e 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

- ✧ Pour la course 1, elle sera établie en fonction du meilleur temps réalisé lors de la séance d'essais qualificatifs.
 - ✧ Pour la course 2, elle sera établie en fonction du classement à l'arrivée de la course 1.
- Les voitures n'ayant pu prendre part ou n'ayant pas terminé la course 1 pourront prendre le départ de la course 2 en dernière position sur la grille dans l'ordre des abandons.

ARTICLE 10 – PROCEDURE DE DEPART

✧ Le départ sera de type arrêté sauf exception en fonction des règles de sécurité propre au circuit concerné et du nombre de voitures admises au départ.

✧ 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 le pace car ; les voitures doivent conserver leur place et rester en file indienne les unes derrière les autres sur les deux files constituées.

Toute voiture ne pouvant prendre part au tour de formation partira depuis la voie des stades après que la dernière voiture sur la grille de départ ait passée la ligne de départ ou la voie de sortie des stands, en fonction de leurs positions.

A la fin du tour de formation, le pace car s'effacera dans la pitlane et les voitures continueront sur la piste afin de rejoindre leurs positions respectives sur la grille de départ. Si une ou plusieurs voitures sont retirées de la grille, les intervalles ne seront pas comblés.

- Le feu rouge restera allumé pendant le tour de formation.
- Le départ de la course sera donné au feu vert.
- La grille de départ sera en formation du type 1x1 décalé, chaque ligne étant séparée d'une longueur de 16 mètres.
- Dans le cas où les conditions de piste empêcheraient le départ de la course à l'heure prévue, le départ du tour de formation

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 : Selon décision du Collège des Commissaires Sportifs.

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

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.

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.

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".

ARTICLE 13 – ARRIVEE

Le drapeau à damier est présenté à la voiture en tête de la course à l'issue des 20 minutes de course.

ARTICLE 14 – CLASSEMENT – PODIUM

Pour être classée, la voiture doit avoir franchi la ligne d'arrivée **sous le drapeau à damier**.

Il sera établi un podium scratch à la fin de chaque course.

Une remise des prix récompensant les diverses classes sera tenue à la fin de chaque meeting au podium du circuit :

- A moins de 4 voitures par classe, remise de prix au vainqueur de classe uniquement.
- Entre 4 et 6 voitures par classe, remise de prix au vainqueur et au second de classe.
- A plus de 6 voitures par classe, remise de prix aux trois premiers de classe.

Une remise des prix finale récompensant les vainqueurs de chacune des classes 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 Euro F2 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 et roues.

Les concurrents sont limités à 8 pneumatiques maximum pour leur première participation à la saison. Ils sont également limités à 8 pneumatiques pour les courses suivantes, dont au moins 4 doivent avoir été enregistrés lors d'une épreuve précédente.

Chaque pneumatique Avon A11 est doté d'un numéro d'identification sous le code-barres. Le numéro d'identification de chacun des 8 pneumatiques devra être enregistré et communiqué aux Commissaires Techniques au moyen d'une fiche spécifique avant la fin des vérifications techniques et le début des qualifications.

Aucune voiture ne sera admise aux essais qualificatifs tant que le concurrent n'aura pas soumis ces numéros d'identification des pneumatiques.

Seuls les pneus ci-dessous sont autorisés.

Classes F2 1600 /Atlantic /Pre Aero	◇ Pneumatiques Avon slicks.
	- Seules des gommes d'indice A11 sont autorisées,
	◇ Largeur maximale : 9" à l'avant, 12" à l'arrière.
	◇ 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.
	◇ Roues – dimensions maximales : 13"x10" à l'avant, 13"x14" à l'arrière
Classe F2 2000	◇ Pneumatiques Avon slicks.
	- Seules des gommes d'indice A11 sont autorisées,
	◇ Largeur maximale : 9" à l'avant, 13" à l'arrière.
	◇ 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.
	◇ Roues – dimensions maximales : 13"x10" à l'avant, 13"x15" à l'arrière

Des jantes différentes de celles montées en période sont autorisées dans la mesure où leurs dimensions sont identiques aux jantes d'origine.

4.2 Moteurs et cylindrées

Les voitures doivent être équipées de moteurs atmosphériques n'excédant pas 1600cm3 (Classes F2 1600 et Atlantic) ou 2000cm3 (Classe F2 2000) et du même type que ceux originellement montés en période sur des modèles équivalents.

Le moteur Cosworth de type BDA peut être remplacé par un moteur Cosworth de type FVA.

Une augmentation ne dépassant pas 1% de la cylindrée maximale autorisée en période est tolérée sur demande du concurrent et après accord de l'Organisation.

4.3 Eclairage.

La présence d'un feu de type pluie FIA est obligatoire pour toute les catégories.

4.4 Poids

A tout moment de l'épreuve, le poids du véhicule ne devra pas être inférieur au poids minimum défini ci-après en fonction des périodes et années :

Classes F2 1600 et F2 2000	Classe Atlantic	Classe Pre Aero
1971 : 450 kgs	440 kgs	420 kgs
1972 : 450 kgs		
1973 : 450 kgs (4 cylindres) / 475 kgs (6 cylindres)		
1974 : 475 kgs (4 cylindres) / 500 kgs (6 cylindres)		
1975 : 500 kgs		
1976 : 500 kgs		
1977 : 500 kgs		
1978 : 500 kgs		

4.5 Freins.

Les voitures doivent présenter des freins (**disques et étriers**) utilisés **en période** sur le modèle ou tout du moins conformes à leurs PTH. Les canalisations et durites peuvent être remplacées par des modèles type Aeroquip ou équivalents. Les plaquettes de frein sont libres. Les disques percés sont interdits sauf si spécifiés sur le PTH de la voiture.

4.6 Suspensions / Garde au sol.

Les suspensions doivent être du type de celles utilisées en période sur des modèles équivalents. La modification des points d'ancrage n'est pas autorisée.

L'utilisation de ressorts antagonistes ou compensateurs est interdite.

Les amortisseurs modernes sont interdits. Ils doivent être du même type que ceux utilisés en période, de type bi-tube aluminium ou acier (hydraulique ou gaz) et ne comportant pas plus de 2 voies d'ajustement (type Koni 8212 ou équivalent Bilstein).

Pour toutes les classes, la garde au sol minimum mesurée à tout moment ne devra jamais être inférieure à 40 mm, y compris avec plein et pilote à bord.

Cette mesure devra être respectée en tous points de la voiture. (Aileron avant, fond plat, échappement et silencieux compris).

4.7 Systèmes de communication / Acquisition de données

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

Pénalités :

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

Les systèmes d'acquisition de données sont interdits lors des sessions d'essais qualificatifs et des courses. Tout équipement devra être retiré ou rendu inopérant.

L'accès aux données pourra être demandé par l'Organisation à tout moment de l'épreuve.

4.8 Transpondeur

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

4.9 Aérodynamique

Toutes les voitures devront être munies d'une carrosserie/coque conforme à leurs PTH.

Les voitures équipées d'appendices aérodynamiques devront se conformer aux prescriptions suivantes :

Spécifications de l'aileron arrière en fonction des périodes

Hauteur maximum à partir du sol	Toutes périodes	90 cm
Largeur maximum	Toutes périodes	110 cm
Déport maximum par rapport à l'essieu AR	1971	Configuration de période
	1972	Configuration de période
	1973	Configuration de période
	1974	Configuration de période
	1975	100 cm
	1976	80 cm
	1977	80 cm
	1978	80 cm
Uniquement pour les Formule Atlantic : Déport maximum par rapport à l'essieu AR	Toutes périodes	Configuration(s) de période(s)

Toutes les voitures doivent être conformes aux règlements FIA de période correspondant à l'année de construction et de participation à des courses internationales. Toutes les parties de l'aileron, notamment les dérives latérales et volets types Gurney flaps doivent respecter les dimensions de période. Les points d'ancrage de l'aileron et leurs positions doivent respecter les montages de période. Des photographies d'époque pourront être demandées afin de confirmer ces montages.

4.10 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 ou tout du moins conforme à leurs PTH.

4.11 Réservoirs d'essence

Pour toutes les voitures, 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, ou tout du moins conforme à leurs PTH.

4.12 Carburant

Le carburant doit être conforme aux prescriptions figurant dans l'Annexe J de la FIA, Article 252 – Art. 9. Les mélanges spéciaux ou les boosters d'octane à base de toluène ne peuvent être utilisés. 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.

TABLEAU RECAPITULATIF DES PENALITES – Euro F2 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
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	1 ^{ère} infraction : Annulation meilleurs temps de la séance 2 ^{ème} infraction : Annulation de tous les temps de la séance 3 ^{ème} infraction : A la discrétion des Commissaires Sportifs
		Course	Décision du Collège
11.2 Ravitaillement	Interdit sauf exception	Course	Jusqu'à exclusion
TECHNIQUE			
4.8 Systèmes de communication	Autre que panneautage : Interdit	Essais	Annulation du meilleurs temps
		Course	1 Tour

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

- Pour être classée, la voiture doit avoir franchi la ligne d'arrivée sous le drapeau à damier.
- Il sera établi quatre classements au terme de la saison
 - Un classement pour les Formule 2 1600cc,
 - Un classement pour les Formule 2 2000cc,
 - Un classement pour les Formule B et Formule Atlantic de la Classe Atlantic,
 - Un classement pour les Formule 2, Formule B et Formule Atlantic de la Classe Pre Aero.
- 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 toutes classes confondues (limité au maximum à 20 voitures, soit 20 points maximum). 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 classe inscrivent au classement saison des points selon les barèmes ci-dessous en fonction du nombre de partants :
- **A plus de 6 partants dans la classe, le barème suivant s'appliquera (pour une course de 15 partants):**

<i>Position</i>	<i>Points au départ (= nombre de voitures prenant le départ)</i>	<i>Points de classement à l'arrivée</i>	<i>Total de points</i>
1er	15	20	35
2eme	15	18	33
3eme	15	16	31
4eme	15	14	29
5eme	15	12	27
6eme	15	10	25
7eme	15	8	23
8eme	15	6	21
9eme	15	4	19
10eme	15	2	17
11eme	15	0	15

- **A moins de 6 partants dans la classe, le barème suivant s'appliquera (pour une course de 15 partants):**

<i>Position</i>	<i>Points au départ (= nombre de voitures prenant le départ)</i>	<i>Points de classement à l'arrivée</i>	<i>Total de points</i>
1er	15	14	29
2eme	15	13	28
3eme	15	12	27
4eme	15	11	26
5eme	15	10	25

- **A moins de 4 partants dans la classe, le barème suivant s'appliquera (pour une course de 15 partants):**

<i>Position</i>	<i>Points au départ (= nombre de voitures prenant le départ)</i>	<i>Points de classement à l'arrivée</i>	<i>Total de points</i>
1er	15	10	25
2eme	15	9	24
3eme	15	8	23

- 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 **quatre classes** seront récompensées lors d'une remise des prix.