



2017

REGLEMENT PARTICULIER

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

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 F.F.S.A. sous le permis d'organisation N° C14

Le nom de la série est HERITAGE TOURING CUP

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
- Directeurs d'épreuve : Patrick MORISSEAU Lic 28737 ASA – 1201
- Directeur d'épreuve Adjoint TBC TBC
- Commissaire Technique en chef : Michel PEJOUX TBC
- Commissaire Technique adjoint : TBC TBC
- Relation Concurrents TBC TBC

B. Officiels non-permanents

Les officiels suivants seront proposés par l'ASN et choisi 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 sera en charge des vérifications techniques et aura tout pouvoir sur les Commissaires Techniques nationaux. 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) – **10.500€** (soit 11.9€/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*

Jarama Classic
Grand Prix de l'Age d'Or
Monza Classic
Hungaroring Classic
Dix Mille Tours du Castellet } **1850€** par course + **300€** de frais de dossier à la première course

Spa-Classic **2750€ + 300€** de frais de dossier

- ✧ 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 : Heritage Touring Cup – 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 J de période et à l'Annexe K 2017 de la FIA et être munies du Passeport Technique Historique International en cours de validité.

A. Voitures Eligibles :

- ✧ **Tourisme Pré 85'** : Les types de voitures ayant participé au Championnat d'Europe de Tourisme et épreuves apparentées du type 24 Heures de Francorchamps ; des Groupes 1, 2 et A homologuées entre le 1er janvier 1966 et le 31 décembre 1984(*).
- ✧ **Trans-Am Pré 70'** : Les types de voitures ayant participé au Championnat Trans-Am et homologuées après le 1er janvier 1966 et avant le 31 décembre 1969.



Les **Tourisme Pré 66'** (types de voitures ayant participé au Championnat d'Europe de Tourisme homologuées avant le 31 décembre 1965 et d'une cylindrée de plus de 2000cc) seront exceptionnellement acceptées à courir en 2017 mais ne pourront marquer de points au classement de fin de saison.

(*) – Toute voiture inscrite doit être un modèle homologué avant le 31/12/1984.

Cependant, les voitures de la catégorie Groupe A (01/01/1982-31/12/1984) seront autorisées à concourir avec les homologations allant jusqu'au 31/12/1986.

B. Classes :

Les types de voitures ayant participé au Championnat d'Europe de Tourisme et apparentés :

- TC 1** ✧ **Groupe 1** – Voitures homologuées du 1er janvier 1969 au 31 décembre 1981 en catégorie Groupe 1 et apparentées.
 - ✧ **Pré 66' +2000cc** – Voitures homologuées avant le 31 décembre 1965 et d'une cylindrée supérieure à 2000cc.
- TC 2** ✧ **Groupe 2*** – Voitures homologuées du 1er janvier 1966 au 31 décembre 1981 en catégorie Groupe 2.
 - ✧ **Trans-Am** – Voitures homologuées du 1er janvier 1966 au 31 décembre 1969 en catégorie Trans-Am.
- GR.A** ✧ **Groupe A** – Voitures homologuées du 1er janvier 1982 au 31 décembre 1984 en catégorie Groupe A.

***Les voitures homologuées en Groupe 5 entre 1968 et 1969 seront considérées comme Groupe 2**

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

Le changement de voiture (voiture de réserve) 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 HERITAGE TOURING CUP. (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 et la cylindrée 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

Présentation obligatoire des documents suivants :

- ✧ Licence Concurrent,
- ✧ Licence Pilote Internationale

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).
 - 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.**
 - Le Concurrent devra attester sur l'honneur de la cylindrée de la voiture qu'il engage.
- ✧ Les stickers qui seront remis lors des vérifications administratives devront impérativement être collés sur les voitures, sans découpage (sauf exception justifiée).

- ✧ La publicité autre que la livrée d'origine de la voiture devra respecter les préconisations de l'Article 2.1.9 de l'Annexe K de la FIA.
- ✧ **Les bandeaux de parebrise publicitaires sont interdits (sauf livrée de période).**
- ⚠ Toute voiture ne respectant pas cette règle se verra interdire 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 1ère participation de la voiture.
- ✧ 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 à partir de la période I. Il reste fortement recommandé pour les 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.
- ✧ 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 deux heures avant le départ de la séance d'essai qualificatif 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 de Course au plus tard deux heures 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 sortie.
- ✧ Toute absence au briefing pourra être sanctionnée par une amende de 100€ 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.

Spa-Classic

- Il y aura une séance d'essais libres de 40' (jour) et une séance d'essais libres de 30' (nuit),
- Il y aura une séance d'essais qualificatifs de 40',
- Il y aura une course de 60' de jour et une course de 60' de nuit.

Jarama / Grand Prix de l'Age d'Or / Monza / Hungaroring / Dix Mille Tours

- Il y aura une séance d'essais libres de 30',
- Il y aura une séance d'essais qualificatifs de 40',
- La durée de la course sera de 1 heure.

Non-respect de la route de course :

- En essais: 1ere infraction : avertissement.
2e infraction : Annulation du meilleur temps de la séance concernée.
3e infraction : Annulation de tous les temps de la séance concernée.
- En course : 1ere infraction : avertissement.
2e infraction : 45 secondes ajoutées au temps de course.
3e 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 pendant la séance d'essais qualificatifs.
- ✧ Elle sera du type 2-2 en ligne. Chaque pilote doit garder la ligne (côté extérieur ou intérieur de la piste) qui lui a été attribuée durant 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.
 - 30 secondes avant le départ du tour de formation : Panneau "30 secondes" + signal sonore.
 - Drapeau vert : Départ du tour de formation derrière la voiture pilote ; les voitures doivent conserver leur place et rester en file indienne les uns derrière les autres sur les deux files constituées.
A l'extinction de la rampe lumineuse du pace car, interdiction de zigzaguer, chaque voiture garde 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 seront rajoutées au temps de course.

ARTICLE 11 – ARRETS AUX STANDS.

11 - 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.

➤ Course de 60':

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

Si un pilote court seul l'intégralité de la course, il devra néanmoins respecter cet arrêt obligatoire.

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.

- Pénalités :
 - arrêt hors fenêtre = 1 tour de pénalisation.
 - pas d'arrêt = 3 tours de pénalisation.
 - temps d'arrêt non respecté (inférieur de 1 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.

Conditions de l'arrêt :

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

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.

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" :

- ✧ Un "Safety-Car" est utilisé sur le circuit,
- ✧ 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 rouverte 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 d'épreuve 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 de 75 % du temps prévu à l'origine de la course, 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 à la fin de chaque course, les podiums suivants :

- Les trois premiers de la classe TC2,
- Les trois premiers de la classe TC1,
- Les trois premiers de la classe GR.A.

Une cérémonie récompensera également les vainqueurs des classes suivantes :

- TC2 -2000cc 1966-1971
- TC2 -2000cc 1972-1984

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

Une remise des prix finale récompensant les vainqueurs des différentes classes sera organisée à la fin de la 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.

ANNEXE 1

Règlementation technique HERITAGE TOURING CUP 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 (hors éléments de sécurité) de participer à la course sans perturber les résultats sportifs des autres voitures.

Chaque pénalité notifiée, 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.

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.

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.

4.1 Pneumatiques

TC1 <u>Tourisme Pré 66' +2000cc & Groupe 1</u>	<ul style="list-style-type: none">➤ Pneumatiques de compétition sculptés exclusivement: Exemples: Avon CR6 ZZ, Avon Historic All Weather, Dunlop Historic... Le Yokohama A048 gomme M est autorisé pour les voitures homologues en catégorie Group 1 – FIA "T".➤ 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.
TC2 <u>Groupe A</u>	<ul style="list-style-type: none">➤ Pneumatiques de compétition sculptés ou Slicks (à partir de 1972 seulement) Exemples: Avon Historic All Weather, Avon CR6 ZZ, Dunlop Historic, 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.

Les pneus aux dessins et sculptures modernes (post 1986) sont interdits.

Toutes les voitures devront obligatoirement utiliser les pneus autorisés dans le présent article du règlement. Les concurrents ne trouvant pas de pneus correspondant à l'article 8.4 de l'Annexe K FIA 2017 devront obligatoirement en informer l'organisation au plus tard un mois avant l'épreuve et lui proposer une alternative. L'organisateur se réserve le droit d'accepter ou de refuser ce choix, le concurrent en sera informé.

4.2 Moteur, cylindrée et définition technique

- Les voitures doivent se présenter dans une configuration moteur et technique conforme aux spécifications de période pour ce modèle et conforme au PTH en cours de validité.
- 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.

4.3 Eclairage

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

4.4 Poids

A tout moment de l'épreuve, le poids du véhicule ne devra pas être inférieur au poids indiqué sur le PTH.

Dans le cas où le poids relevé serait très proche du poids minimum autorisé, le carburant sera enlevé du réservoir, puis la voiture sera pesée à nouveau. 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.

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.

4.6 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).

4.7 Garde au sol

Mesurée à tout moment

	Période	Garde au Sol Minimum
Période F/G1/G2	1962-1971	100mm
Période H1/H2/I/J	1972-1984	70mm

Cette mesure devra être respectée en tous points de la voiture. (Jupe avant, attaches de suspensions, tubulures d'échappement...).

Compte tenu des nouvelles normes de bruit, une tolérance de 30mm est accordée pour le silencieux uniquement.



4.8 Limitation sonore

Le bruit généré par la voiture **ne doit pas dépasser 105 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 sa demande. L'Organisation se réserve le droit d'accorder une dérogation ponctuelle si la demande est justifiée. Le concurrent en sera informé.

4.9 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.

Pénalités :

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

5 Transpondeur

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

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



Yokohama A048 – Seul dessin autorisé

**Uniquement pour les voitures homologuées en catégorie
Groupe 1 – FIA « T »**



TABLEAU RECAPITULATIF DES PENALITES – HTC 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		Départ refusé
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 de la séance
		Course	45 secondes ajoutées au temps de course
	Second passage sous damier	Essais	Annulation du meilleur temps de la séance
		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. Changement de pilote Temps d'arrêt	Arrêt hors fenêtre	Course	1 Tour
	Pas d'arrêt	Course	3 Tours
	Arrêt sur pit lane 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
11.1 Vitesse dans pit lane	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 3 ^{ème} 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			
4.7 Limitation Sonore	Bruit >105db		Jusqu'à l'exclusion
4.8 Systèmes de communication	Autre que panneautage : Interdit	Essais	Annulation du meilleurs temps
		Course	1 Tour

ANNEXE 2

Attribution des points / Classement final HTC 2017

➤ **Il sera établi 5 classements au terme de la saison :**

- Un classement TC2
 - Un classement TC1
 - Un classement Groupe A
 - Un classement TC2 -2000cc 1966-1971
 - Un classement TC2 -2000cc 1972-1984
- Si une voiture est engagée avec 2 pilotes, ils doivent obligatoirement prendre chacun le volant pendant la course pour marquer l'ensemble des points. Dans le cas contraire, la voiture ne marquera que 50% des points attribuables.
- Pour être classée, la voiture doit avoir franchi la ligne d'arrivée sous le drapeau à damier.
- Les points sont **attribués à la voiture** et non pas à ses pilotes.
- **Spa-Classic comptera double (2 courses) / Spa-Classic will count as a double (2 races).**
- 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 dans sa classe (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 2nd d'une course de 34 voitures au départ dans sa classe marquera 20+18 pts = 38 pts (hors points bonus)

<i>Position</i>	<i>Points au départ (= nombre de voitures admises au départ dans la classe, limité à 20)</i>	<i>Points de classement à l'arrivée</i>	<i>Total des points (hors points bonus de catégorie)</i>	<i>Points bonus</i>	
1 ^{er}	20	20	40	Période 1966-1971 (1 ^{er} /2 ^{ème} /3 ^{ème})	+3/+2/+1
2 ^{ème}	20	18	38		
3 ^{ème}	20	16	36		
4 ^{ème}	20	14	34		
5 ^{ème}	20	12	32		
6 ^{ème}	20	10	30		
7 ^{ème}	20	8	28		
8 ^{ème}	20	6	26		
9 ^{ème}	20	4	24		
10 ^{ème}	20	2	22		
11 ^{ème}	20	0	20		

- 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^{ème}, et ainsi de suite.
- A l'issue de la saison les **3 premières voitures** de chacune des **cinq classes** seront récompensées lors d'une remise des prix.