

LES 100 TOURS VEHICULES HISTORIQUES REGLEMENT PARTICULIER Du Circuit Paul Ricard H.T.T.P. ÉPREUVE DE REGULARITE SUR CIRCUIT

I - PROGRAMME

Se référer au site

II – ORGANISATION

Article 1 : ORGANISATION

1.1 Définition

Le **JUBILE AUTOMOBILE**, organise à titre privé une épreuve de régularité historique, non ouverte au public, dénommée « **LES 100 TOURS** »

Adresse du bureau permanent de l'organisation :

JUBILE AUTOMOBILE,

149, Bd Rabatau. 13395 MARSEILLE cedex 10.

Téléphone : 06 09 90 60 85

Téléphone : 06 22 00 21 98

Télécopie : 04 91 44 39 52

Email : pdamaz@orange.fr

Internet : <http://www.les100tours.fr>

Cette épreuve sera disputée conformément au présent règlement et ses additifs éventuels

1.2 Comité d'Organisation

Présidente : Martine Cordesse

Trésorier - Secrétaire Général : Pierre Damaz

Vérifications techniques : Xavier Ducuing J. Paul Louat

Responsable des transpondeurs : Gilbert Soleil

Boutique : Françoise Louat

Vérifications administratives : Christine Millet, Nathalie Dupuy, Sylvie Dexan

Relations concurrents : Sébastien Dexan

Logistique : Sébastien Sauvadet et Jean Michel Millet

III - MODALITES GENERALES

Article 2 : DESCRIPTION

« LES 100 TOURS » représentent un parcours de régularité sur circuit égal à 100 fois la longueur du circuit

Article 3 : VOITURES ADMISES

Sont admises les voitures anciennes dont le modèle de fabrication est jusqu'au 31/12/1975, ou reconnues comme voitures d'exception. L'organisateur pourra refuser d'admettre une voiture qui ne satisferait pas à « l'esprit » et à l'aspect de la période donnée, sans avoir à motiver ses raisons.

Article 4 : EQUIPAGES ADMISSIBLES

Les équipages sont composés de deux, trois ou quatre pilotes titulaires d'un permis de conduire ou d'une licence Fédérale de pilote.

Article 5 : ENGAGEMENT

5.1

Toute personne souhaitant participer à l'épreuve de régularité historique «**LES 100 TOURS**» doit envoyer le formulaire d'engagement dûment rempli et accompagné d'un chèque du montant de l'engagement, au Secrétariat de l'organisation.

Les équipages qui s'engagent pour le Trophée « Alain Fabre » doivent envoyer les engagements pour toutes les épreuves concernées avant la première épreuve de l'année.

La clôture des engagements de chaque épreuve sera déterminée par l'organisation, la clôture des engagements du Trophée correspond à la date de clôture de la première épreuve.

Les équipages régulièrement engagés qui pour des raisons de force majeure déclareraient forfait 15 jours avant l'épreuve, auront leurs droits d'engagement remboursés, **déduction faite des frais déjà engagés par l'organisation.**

Un membre d'équipage, ou la voiture, pourront être remplacés jusqu'au moment des vérifications administratives, avec l'accord des organisateurs.

L'organisateur se réserve le droit d'accepter ou de refuser toute demande d'engagement, sans avoir à motiver cette décision.

Le nombre maximum des engagements est fixé à 65.

5.2

Le fait d'envoyer le formulaire d'engagement, entraîne automatiquement l'adhésion de tous les pilotes au présent règlement.

Article 6 : DROITS D'ENGAGEMENT

6.1

Le montant des droits d'engagement doit être joint au bulletin pour que celui ci soit validé. Ces droits comprennent la publicité des organisateurs, les panneaux de porte, les numéros de voiture et l'assurance individuelle de chaque pilote.

LES MONTANTS SERONT DOUBLES si le concurrent refuse la publicité de l'organisateur.

6.2

Les droits d'engagement seront remboursés :

– aux candidats dont l'engagement aura été refusé

- en cas d'annulation de l'épreuve
- **en cas d'annulation par le concurrent 7 jours avant l'épreuve, si aucun remplaçant n'a pu être trouvé les droits resteront acquis à l'organisation.**
- en cas de désistement voir article 5.1

Article 7 : ASSURANCES

Conformément aux prescriptions de l'article 5 du décret du 18 octobre 1955 et de l'arrêté du 20 octobre 1956, du décret 58/1430 du 23 décembre 1958 et des textes pris pour son application, l'organisateur a contracté une police d'assurance garantissant en cas d'accidents, d'incendies ou d'explosions survenues au cours de la manifestation sportive ou des essais prévus au programme officiel de cette manifestation les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant incomber à l'organisateur ou aux concurrents du fait des dommages corporels ou matériels causés aux spectateurs, aux tiers, aux concurrents, mais seulement pour ces derniers lorsqu'il s'agit d'épreuves ne comptant pas, sur la totalité de leurs parcours, un usage privatif de la voie publique.

Les 100 TOURS étant une épreuve indépendante, aucune licence n'est demandée aux participants. Elle peut cependant remplacer le permis de conduire pour ceux qui en sont dépourvus. Dans le souci de conserver les mêmes garanties, l'organisation contracte pour chaque pilote une assurance individuelle offrant la même couverture que celle de la licence. Le montant de cette assurance est inclus dans l'engagement.

Article 8 : ADDITIFS

Les dispositions du présent règlement pourront être modifiées en cas de besoin. Toute modification ou disposition supplémentaire sera annoncée lors de l'épreuve, par des additifs numérotés et datés qui feront partie intégrante du présent règlement.

Article 9 : APPLICATION & INTERPRETATION DU REGLEMENT

En cas de divergence d'interprétation du règlement sur le plan sportif, le texte Français fera foi.

IV. OBLIGATION DES PARTICIPANTS

Article 10 : EQUIPAGES

Seuls, les équipages inscrits, ayant satisfaits aux vérifications administratives & techniques seront admis au départ.

L'abandon d'un membre de l'équipage ou l'admission d'une personne additionnelle, sans l'accord de l'organisation, entraînera l'exclusion de l'équipage.

Les équipages sont composés de deux à quatre pilotes identifiés par un moyen fourni par l'organisation. Le non respect du port de cette identification entraînera l'exclusion du pilote. Les essais et l'épreuve de régularité ne seront effectués qu'avec **un seul pilote à bord du véhicule. Les changements de pilotes s'effectueront aux stands**, sous le contrôle des commissaires. **Un même pilote ne peut être engagé sur un autre véhicule, ni même piloter pendant les essais ou l'épreuve.**

Article 11 : PUBLICITE

Les organisateurs se réservent le droit de faire figurer une ou plusieurs publicités sur les véhicules. La publicité obligatoire des organisateurs sera spécifiée par un plan d'implantation consultable aux vérifications techniques.

Toute publicité concurrente à celle des organisateurs devra être supprimée ou masquée. Tout concurrent qui n'aura pas respecté l'emplacement défini par l'organisateur ou qui l'aura modifié pendant l'épreuve, ou qui conserve une publicité concurrente, se verra appliquer l'article 6-1

V - DEROULEMENT DE L'ÉPREUVE

Article 12 : VERIFICATIONS AVANT LE DEPART

Tous les équipages participant à l'épreuve, devront obligatoirement se présenter avec leur voiture, aux vérifications prévues par l'organisateur, dans les horaires mentionnés au programme.

12.1 Vérifications administratives:

Lors des vérifications administratives, l'équipage devra présenter :

- Un permis de conduire
- Ou une licence Fédérale de pilote, en cours de validité

12.2 Vérifications techniques:

Les vérifications techniques effectuées avant le départ seront d'ordre tout à fait général et porteront sur les points de sécurité importants tels que ceux énumérés ci dessous ou dans l'article 12.3 :

- Le type de pneumatique est libre mais ils doivent être en bon état
- Fixation de la batterie
- Crochet de remorquage avant & arrière (8 cm de diamètre souhaité)
- Eclairage: stops et clignotants obligatoires
- Etat général d'entretien du véhicule
- Feu de brouillard arrière

12.3 Sécurité

Tous les véhicules devront être munis **OBLIGATOIREMENT** d'un extincteur de **2 kilos minimum**, en cours de validité.

L'arceau de sécurité conforme à l'annexe K est obligatoire.

Ceintures de sécurité ou harnais obligatoires.

Le port d'une combinaison et de gants est obligatoire.

Les pilotes devront présenter des casques homologués (BSI-SNELL ou NF)

La fermeture des réservoirs d'essence devra être parfaite. **En cas de constat de fuite** sur la piste, exclusion immédiate.

Il est recommandé aux concurrents de ne mettre que la **quantité d'essence nécessaire** pour accomplir le relais du pilote.

Le départ pourra être refusé à toute voiture ne présentant pas les garanties suffisantes de sécurité; dans ce cas, les droits d'engagement seront remboursés, déduction faite des frais engagés par l'organisation (article 5-1)

12.4 Identification des voitures :

Panneaux, portant les numéros de compétition, fournis et posés par l'organisateur

Article 13 : DESCRIPTION

13.1. L'épreuve est composée de deux phases :

- Phase d'essais chronométrés (obligatoires)
- Phase de régularité

13.2 PHASES D'ESSAIS

La phase d'essais (obligatoires) sert à l'équipage pour déterminer le temps de référence qu'il s'appliquera à respecter pendant la phase de régularité. Ce temps de référence sera le même pour tous les pilotes de l'équipage. ¼ d'heure après les essais chronométrés l'équipage devra remettre son temps de référence à la direction de course, sur un imprimé qui leur aura été remis lors des vérifications administratives.

13.3 PHASE DE REGULARITE

Cette épreuve de régularité et d'endurance, sur circuit, se déroule sur une durée minimum de 6 heures.

Suite à la phase d'essais chronométrés, chaque équipage ayant choisi son temps de référence, devra pendant toute la durée de l'épreuve parcourir chaque tour de circuit, dans ce temps de référence. Un écart d'un 100^{ème} de secondes en plus ou en moins impliquera une pénalité de 1 point.

Si un tour excède 5 minutes (arrêt au stand) il ne sera pas pris en compte pour le classement.

Le chronométrage du concurrent sera **arrêté après le 75^{ème} tour**, mais celui ci pourra aller au terme des 6h de l'épreuve. **Seuls les 75 meilleurs tours seront retenus pour le calcul du classement.**

Les concurrents ayant effectué moins de 75 tours, participeront au classement, mais se verront infligés une pénalité de 3 minutes par tour non réalisé.

En cas d'arrêt de l'épreuve (drapeau rouge) et reprise de celle ci (nouveau départ), l'épreuve sera considérée comme deux épreuves bien distinctes. En conséquence, lors du deuxième départ le chronométrage sera remis à zéro et le classement se fera par cumul des pénalités des deux parties d'épreuve.

La vitesse dans les stands est limitée **à 60 kilomètres par heure (tout dépassement entraînera une exclusion immédiate)**

En cas de panne d'un véhicule sur la piste les pilotes seront neutralisés derrière le PACE-CAR. Dans la mesure où le véhicule, une fois réparé présentera toutes les conditions de sécurité approuvées par les commissaires techniques, il pourra reprendre le cours de l'épreuve. Dans l'éventualité contraire l'équipage pourra continuer l'épreuve sur un véhicule de remplacement, ayant été contrôlé conforme par les commissaires techniques.

En cas de dépassement sous PACE-CAR ou drapeau jaune : **5000 points** de pénalités

13.4 TRANSFERT DE PILOTE

Si un équipage casse pendant les essais, ou l'épreuve, les membres de l'équipage, **après concertation avec l'organisation**, ont la possibilité **de compléter des équipages régulièrement engagés**, jusqu'à concurrence de **4 pilotes**.

Article 14 : CONTROLE HORAIRE

Les indications et informations de l'équipage aux pilotes se feront par l'intermédiaire d'un panneau ou directement lors des arrêts aux stands; il est donc vivement recommandé de se

munir de moyens **de panneautages standards**, conforme à ceux utilisés sur les circuits (les panneaux fantaisistes ou électroniques ne sont pas admis) ; Ceux-ci ne pouvant être utilisés que dans **la zone prévue à cet effet, par la direction du circuit** (en face des stands ou autres, précisés le jour de l'épreuve). Cette zone ne sera accessible, sans aucune exception, qu'aux équipes de panneautage **munies de signes distinctifs** fournis par l'organisation.

AUCUN MOYEN DE CHRONOMETRAGE N'EST TOLERE A BORD DU VEHICULE OU SUR LE PILOTE. TOUT MOYEN DE COMMUNICATION ENTRE LES STANDS ET LES PILOTES EST FORMELLEMENT INTERDIT, EXEPTÉ LE PANNEAUTAGE MANUEL EN CAS D'INFRACTION MISE HORS COURSE IMMEDIATE

Des contrôles seront pratiqués sur la piste et dans les stands.

Le chronométrage au 100ème de seconde, effectué par **transpondeur**, est assuré par une société agréée, **indépendante de l'organisation**. Les transpondeurs seront remis aux équipages contre un cheque de caution.

Article 15 : RAVITAILLEMENT

Le ravitaillement en carburant sera effectué dans une zone définie par la direction de l'épreuve. **IL EST FORMELLEMENT INTERDIT DE STOCKER DU CARBURANT DANS LES STANDS SOUS PEINE D'EXCLUSION.**

Chaque concurrent devra se munir de **Jerrycans métalliques équipés de bec verseur (maximum 20 litres)** identifiés par le N° de la voiture. Des matériels professionnels similaires en plastique sont acceptés s'ils sont munis de bec verseur et de systèmes de dégazage ; utilisés en fonction des directives de l'organisation. Un entonnoir de grand diamètre (350mm mini) droit ou coudé adapté au bon remplissage du véhicule sera prévu par chaque équipage.

Le ravitaillement en carburant devra se faire **moteur coupé, par 2 personnes maximum** en manche longues et pantalon, **avec des gants et des lunettes de protection ainsi qu'une cagoule ignifugée. Aucune mécanique si petite soit elle n'est autorisée.**

Une pompe à carburant est disponible sur place avec du carburant du commerce (CB acceptée).

Article 16 : ASSISTANCE

Chaque participant pourra agrémenter, s'il le souhaite, son assistance, de plusieurs trains de pneumatiques, d'une caisse à outils, d'un cric rouleur, et de divers petits accessoires lui permettant un déroulement optimum de son épreuve et stockés dans un stand attribué par la direction.

Article 17 : ORDRE DE DEPART, NUMEROS

Une pré-grille sera formée, par ordre de présentation, avant le départ. La position des voitures sur cette pré-grille sera celle du départ. Après une progression des voitures derrière le « Pace-car » positionné en un point du circuit déterminé par l'organisation, le départ sera donné lancé, après effacement du « Pacecar ».

Départ chronométré de l'épreuve au franchissement de la ligne de départ (portique feux) sous contrôle des commissaires (drapeau vert) Les équipages qui ne se sont pas présentés pour la pré-grille, prendront le départ depuis les stands, après le départ de l'épreuve

VII - CLASSEMENT – PRIX – RECLAMATIONS

Article 18 : RECAPITULATION DES PENALISATIONS

Départ refusé ou pouvant être refusé :

Voiture ne correspondant pas aux critères de l'épreuve.

Voiture non conforme ou sécurité insuffisante.

Composition de l'équipage non conforme au règlement particulier de l'épreuve.

Non-paiement des droits d'engagement.

Exclusion :

Mise Hors Course Immédiate :

– Pour tout concurrent pris avec des instruments de mesure horaire à bord du véhicule ou sur lui-même, ou avec un moyen de communication à bord.

– Pour toute infraction à l'éthique sportive (**dont taux d'alcoolémie non conforme aux normes en vigueur**), ou conduite dangereuse à l'intérieur du Circuit.

Pénalisations en points : voir article 13.3

Article 19 : CLASSEMENT

Tous les concurrents ayant pris le départ sont classés.

L'équipage vainqueur sera celui qui totalisera le moins de points de pénalités.

En cas d'ex aequo, sera déclaré vainqueur l'équipage qui aura réalisé la plus petite pénalité sur un tour.

Les tours ex aequo n'étant pas pris en compte.

Article 20 : PRIX, COUPES

Aucun prix en espèces ne pourra être distribué.

Article 21 : REMISE DES PRIX

La remise des prix des « **100 TOURS** » se déroulera, le jour de l'épreuve, à partir de 18h 30 sur le circuit.

Article 22 : RECLAMATIONS

Les 100 TOURS étant une épreuve de gentlemen, placée sous le signe de la bonne humeur, de la convivialité et du respect sportif, aucune réclamation ne sera recevable.