



Rencontres PEUGEOT 2024

Règlement SPORTIF Challenge 208 SPRINT



Permis d'organisation FFSA N° C85-2024 du 22 Mars 2024



SOMMAIRE

Art. 1- Organisation

1-1. Organisateur.....	P 14
1-2. Calendrier.....	P 14
1-3. Vérifications.....	P 14

Art. 2 - Assurances..... P 15

Art. 3 - Concurrents et pilotes

3-1. Engagement et Tarifs.....	P 15
3-2. Classement Pilote.....	P 15
3-3. Licences requises.....	P 16
3-4. Devoirs du pilote.....	P 16
3-5. Equipement obligatoire du pilote.....	P 16

Art. 4 - Voitures et Équipements

4-1. Voitures autorisées.....	P 16
4-1/1. Acquisition de données / Radio / Equipement.....	P 16
4-1/2. Calculateur.....	P 17
4-2. Carburant - Pneumatiques.....	P 17
4-3. Numéros de course.....	P 18
4-4. Plombage et révision moteur de la 208 RC.....	P 18
4-5. Eclairage.....	P 19
4-6. Caméra.....	P 19

Art. 5 - Publicité

5-1. Plan d'identification.....	P 19
5-2. Exploitation d'images.....	P 19

Art. 6 - Sites et infrastructures

6-1. Infrastructures.....	P 19
---------------------------	------

Art. 7 - Déroulement de l'épreuve

7-1. Essais privés.....	P 20
7-2. Briefing Pilotes.....	P 20
7-3. Qualifications et Courses.....	P 20
7-4. Parc fermé.....	P 21
7-5. Circulation sur la pitlane.....	P 21
7-6. Arrêt d'une voiture sur circuit.....	P 21
7-8. Opérations en course.....	P 21

Art. 8 - Pénalités - Réclamations - Droit d'appel

8-1. Pénalités.....	P 21
8-2. Réclamations - Droit d'appel.....	P 21

Art. 9 - Classements - Podiums

9-1. Classements.....	P 21
9-2. Attribution des points.....	P 22
9-3. Podiums.....	P 22
9-4. Etablissement du Classement final.....	P 22
9-5. Dotations.....	P 22

Contacts..... P 22

Annexes du Règlement TTE : Annexe A : Plaque d'identification de la voiture / Annexe B : Transpondeur / Annexe C : Ravitaillement

Définitions : CT (Commissaire Technique) / CS (Commissaires Sportifs : Collège) / DC (Direction/Directeur de Course) / TM (Team Manager) / RC (Racing Cup)

1-1. Organisateur

TROPHEE TOURISME ENDURANCE (TTE)

RCS Le Mans 521 360 768

1282 Route de l'Espérance – 72560 CHANGE

Email : contact@trophee-endurance.fr / Site Internet : www.trophee-endurance.fr

Les personnes responsables du Trophée Tourisme Endurance sont :

Jean-Jacques Hengel

Tél. 06 09 74 67 64

Yannick Dondel

Tél. 06 03 70 52 08

Les "Rencontres Peugeot" Challenge 208 SPRINT se déroulent dans le cadre du TTE. :

- Sous la tutelle de la Fédération Française du Sport Automobile (FFSA)
- Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des Prescriptions Générales de la FFSA, du Règlement Standard des Circuits Asphalte et/ou figureront dans le Règlement Particulier de chaque épreuve et/ou bulletins sportif et technique, avenants, annexes, additifs associés.
- Le Challenge 208 SPRINT est inscrit dans le cadre de courses Régionales avec Participation Etrangère Autorisée (PEA).

1-1/1. Annulation et/ou report d'une épreuve

Si l'Organisateur du TTE devait, quelles qu'en soient les raisons et quel qu'en soit le moment, annuler ou reporter une épreuve, aucun concurrent ou pilote de la série ne pourrait réclamer des dommages et intérêts au-delà du remboursement de l'engagement de l'épreuve manquante.

Aucune annulation d'inscription n'est acceptée.

1-1/2. Généralités

- Le présent règlement n'est pas rédigé en termes d'interdiction, mais en termes **d'autorisation**.
- A sa lecture, il ne faut pas oublier que toute modification est rigoureusement interdite si elle n'est pas expressément autorisée par le présent règlement (Article 252.1.1.1 de l'annexe "J" du CSI).
- Seuls les informations et les documents publiés sur le site Internet et/ou les Réseaux WhatsApp sont officiels.
- Toutes les communications des concurrents doivent être transmises par email : contact@trophee-endurance.fr

1-2. Calendrier

V 1 Mars	Essais pré-saison	MAGNY-COURS
V 5 - S 6 - D 7 Avril	208 Sprint	MAGNY-COURS
V 31 Mai - S 1 ^{er} - D 2 Juin	208 Sprint	LEDENON
V 6 - S 7 - D 8 Septembre	208 Sprint	LE VIGEANT
S 28 - D 29 Septembre	208 Sprint	CHARADE
V 18 - S 19 - D 20 Octobre	208 Sprint	NOGARO
V 15 - S 16 - D 17 Novembre	208 Sprint	LE MANS

La FFSA et les Organismes du Trophée TOURISME ENDURANCE (TTE) se réservent le droit de modifier le calendrier.

1-3. Vérifications

1-3/1. Vérifications Administratives

Chaque concurrent ou pilote engagé devra :

- Se présenter, durant les horaires définis pour chaque discipline, aux Vérifications Administratives et Techniques et aux briefings obligatoires, indiqués sur la note d'information propre à l'épreuve.
- Présenter sa licence FFSA/FIA physiquement ou avoir fait une demande préalable sur son engagement d'un Titre de Participation (Voir Art. 3-3. Licences).
- Conserver la copie de son engagement tamponnée "Vérification Technique" pour transmission au CT chargé du contrôle de la voiture, à l'heure maximale : 1H après son passage aux Vérifications Administratives.

SI NON-RESPECT Art. 1-3/1 : Transmission du dossier au Collège des CS.

1-3/2. Vérifications Techniques

Chaque concurrent ou pilote engagé devra :

- Présenter sa voiture à la structure technique selon les horaires indiqués sur sa fiche "Vérif. Administratives" qui lui a été remise. Cette action sera considérée comme une déclaration implicite de conformité.
- Être en conformité avec le plan d'identification fourni par l'organisateur (Annexe A).
- Être muni de la copie de son engagement tamponnée "Vérification Technique".
- Fournir le Passeport technique et la Fiche d'homologation de la voiture engagée.
- S'assurer que le Numéro de passeport soit mentionné sur la fiche d'engagement.
- Présenter sa voiture en parfait état de carrosserie, de mécanique, de sécurité et du respect du plan d'identification sous peine de se voir refuser sa participation aux épreuves. Dans ce cas, les droits d'engagement restent acquis.

Seules les voitures ayant satisfait aux vérifications techniques d'avant épreuve sont autorisées à prendre part à l'épreuve et uniquement sous le numéro contrôlé.

Il est interdit de changer de voiture en cours d'épreuve sauf si la voiture engagée à titre principal par le concurrent a été déclarée inapte à la poursuite de la compétition par le CT. Dans ce cas, à la demande du concurrent et/ou sur proposition du DC, le Collège des CS pourra

3-3. Licences requises

Pour être validé, l'engagement devra comporter obligatoirement **les N° de Licence / N° ASA / Type (ex. RCC-NCC-ICCA-B-C-D-E) et le N° de portable de chaque pilote.**

Lors des Vérifications Administratives, chaque pilote devra présenter physiquement sa licence ou un duplicata.

Il peut être possible d'accepter, exceptionnellement, un pilote démuné de sa licence, dès l'instant qu'une vérification sur le site FFSA prouve qu'il est licencié.

3-3/1. Pour les pilotes français :

- Une licence "Régionale Concurrent Conducteur (RCC) Auto".
- Une licence "National Concurrent Conducteur (NCC) Auto".
- Ou une licence "International Concurrent Conducteur ICC(A-B-C-D-E) Auto".
- Ou un Titre de Participation National Circuit (TPNC), demandé au préalable sur l'engagement, et à souscrire sur place :
 - Le TPNC ne peut être délivré que si la demande est accompagnée d'un certificat médical "de non contre-indication à la pratique du sport automobile", daté de moins de 6 mois et le permis de conduire.
 - Un TPNC Etranger ne peut être délivré à un ressortissant de la CE que si la demande est accompagnée d'un certificat médical "de non contre-indication à la pratique du sport automobile", daté de moins de 6 mois et le permis de conduire.

3-3/2. Pour les pilotes étrangers :

- Une licence "National" de leur pays et une autorisation de participation de leur ASN.
- Ou une licence "International" valable pour la catégorie concernée.

3-3/3. Pour les 16/18 ans :

- Une licence "National Junior Circuit" (NJC) et une licence "International Concurrent Tuteur" (ICT) du représentant légal qui devra être présent lors des Vérifications Administratives et pendant toute la durée de l'épreuve.

3-4. Devoirs des pilotes

- Tout pilote participant à une épreuve devra connaître l'ensemble des TEXTES en cours de validité relatif à la Règlementation Générale de la FFSA et les annexes (versions téléchargeables sur les sites de la FFSA).
 - Tout pilote ne respectant pas les "Règlements Sportif et Technique" ou les Règles de Sécurité pourra faire l'objet d'une sanction, sans que le concurrent puisse prétendre à un quelconque dédommagement.
 - Chaque concurrent ou pilote est responsable de ses actes et des agissements de ceux qui l'accompagnent et devra respecter un esprit sportif, tant sur la piste que dans l'enceinte du circuit, Il ne doit pas dénigrer ou atteindre physiquement ou moralement les personnes évoluant dans le cadre du TTE. Les agressions physiques ou verbales envers des concurrents, pilotes, des membres du staff ou de l'organisation sont prosrites **et peuvent faire l'objet d'une exclusion immédiate du concurrent ou pilote concerné.**
 - Un concurrent est responsable des nuisances sonores occasionnées, entre 22h et 7h du matin, par son équipe ou ses accompagnants dans l'enceinte du circuit, les stands ou le paddock. Si elles ont lieu dans cet intervalle de temps, elles sont considérées comme du tapage nocturne.
 - Lors de la fermeture de piste, seuls sont autorisés les tours de piste à pied ou à vélo après accord du circuit.
 - L'utilisation de scooters, trottinettes électriques, quads et tout autre engin motorisé est strictement interdit sur la piste sous peine de sanctions.
- SI NON-RESPECT Art. 3-4 : A l'appréciation du Collège des CS pouvant aller jusqu'à la disqualification du concurrent et du pilote.**

3-5. Equipement obligatoire du pilote

Se conformer à la Règlementation Technique FFSA / Equipement de sécurité / Tableau Circuit Asphalte de l'année en cours.

Art. 4 - Voitures et Equipements

4-1. Voitures autorisées

- PEUGEOT 208 Racing Cup équipée des éléments de sécurité selon les normes FIA ou FFSA en vigueur et conforme au Règlement Technique de la 208 Racing Cup. Les concurrents et pilotes sont tenus d'utiliser les pièces d'origine AUTOMOBILES PEUGEOT et PEUGEOT SPORT. **Tout contrevenant sera disqualifié du Challenge 208 SPRINT.**

4-1/1. Acquisition de données / Radio / Equipement :

- Tout système d'acquisition de données stand-pilote est interdit ainsi que la télémétrie moteur, y compris dans le sens voiture-stand.
- Le TTE et/ou ses prestataires, se réservent le droit d'accéder, à tout moment de l'épreuve, aux données enregistrées sur la voiture à des fins de vérification. Toute anomalie observée pourra amener à des sanctions allant jusqu'à l'exclusion de la voiture au classement du Challenge. A la demande des CT et après validation du Collège des CS, un boîtier d'acquisition de données indépendant pourra être installé. Les frais pour la location du boîtier resteront à la charge de l'organisateur. La fourniture du câble permettant de relier le boîtier à la voiture sera à la charge du concurrent.
- Seule la communication radio entre l'équipe et ses pilotes est autorisée.
- Les équipes seront responsables de l'obtention de toutes les autorisations et licences nécessaires pour l'utilisation des appareils radio en respectant la législation nationale de chaque pays.
- Le TTE est libre d'autoriser ou non l'utilisation des radios en fonction des nécessités ou des contraintes d'organisation.
- Le TTE pourra diffuser librement toute communication entre les membres d'une équipe, ainsi que le pilote par radio ou télévision ou autres supports média.

4-1/2. Calculateur :

Lors des Vérifications Techniques, le TTE s'autorise à remplacer le calculateur du concurrent par un calculateur de l'organisation pour toute la durée de l'épreuve.

A l'issue de l'épreuve, des calculateurs pourront être prélevés pour contrôle chez PEUGEOT Sport.

4-2. Carburant - Pneumatiques

4-2/1. Carburant

- 4-2/1-1 : Le carburant utilisé doit être de l'essence SP98, commercialisé selon les normes définies dans la "Réglementation Article 252.9 Annexe J en cours".
- 4-2/1-2 : Il sera procédé à des contrôles de carburant de façon aléatoire.
- 4-2/1-3 : Le stockage de carburant, autre que celui utilisé pour le ravitaillement en cours est interdit dans le stand.
- 4-2/1-4 : Tous les conteneurs de carburant doivent être métalliques et étanches.
- 4-2/1-5 : Le ravitaillement d'essence est interdit pendant les courses.

SI NON-RESPECT Art. 4-2/1-5 : STOP&GO de 1 minute.

4-2/2. Pneumatiques

4-2/2-1. Pneumatiques

Pour les 208 RC :

- Il est obligatoire d'utiliser exclusivement les pneumatiques MICHELIN Pilot Sport 3 205/45-R16 87W
- Un stock de pneumatiques limité sera disponible à la structure TTE.

4-2/2-2. Limitation

- Pneumatiques sur le train avant : par voiture, 2 pneumatiques neufs + 2 pneumatiques enregistrés marqués sur une épreuve précédente, seront obligatoirement utilisés sur les roues avant pendant toute la durée de l'épreuve à partir des qualifications. Pour la première épreuve de la saison à laquelle le concurrent participe, 4 pneumatiques neufs devront être obligatoirement marqués. Les deux pneumatiques neufs devront être utilisés à partir des qualifications et pour l'ensemble des séances qualificatives, c'est-à-dire jusqu'à la fin de la dernière qualification.
 - Pneumatiques sur le train arrière : L'allocation des pneumatiques sur le train arrière est libre.
- L'utilisation de pneumatiques arrière (non enregistrés) sur le train avant est interdite.**

• Opération de marquage des pneumatiques :

La procédure de marquage des pneumatiques sera communiquée ultérieurement.

Dans tous les cas, seuls les pneumatiques ayant subi l'opération de marquage peuvent être utilisés sur le train avant.

L'utilisation d'un pneumatique non enregistré sur le train avant sera considérée comme une non-conformité technique.

Attention :

Le concurrent est responsable de la présence des étiquettes du marquage de ses pneumatiques utilisés en course ou en qualification.

4-2/2-3. Règlementation

- Course : pneus avant neufs obligatoires pour le départ, pneus arrière libres en conformité avec le chapitre "Etat des pneumatiques".
- À chaque départ d'une séance d'EQ et d'une Course, les roues avant et arrière doivent être en conformité avec la réglementation actuelle relative à l'usure des pneumatiques.

4-2/2-4. Etat des pneumatiques :

- À tout moment de l'épreuve, la profondeur des rainures ne devra pas être inférieure à 1,6 mm. Le contrôle s'effectuera transversalement sur 3 rangées consécutives d'indicateurs d'usure (témoins). Sur ces 3 rangées, si un témoin d'usure est entamé, le pneumatique sera déclaré non conforme. En cas de doute, le contrôle pourra être réalisé avec une jauge de profondeur.
- Les opérations de contrôle ou de baisse des pressions et de mise en pression des pneumatiques sont autorisées en pitlane devant le stand du concurrent concerné et/ou sur la grille de départ.
- L'utilisation de tout système chauffant est interdite.
- Toutes modifications des pneumatiques (retailage, rechapage, traitement de surface...) sont interdites.
- En fonction de la durée des courses et de la configuration du circuit des dispositions particulières peuvent être annoncées au briefing et sur la Note d'info. Dans ce cas les concurrents sont tenus de s'y conformer.

Les Essais Privés ne sont pas concernés par cette réglementation.

SI NON RESPECT Art. 4-2/2-4 : Rapport à la DC qui décidera ou non de transmettre au Collège des CS.

- En pré-grille : aucune toile ne doit apparaître, ni aucune déchirure sur les flancs.

Le concurrent doit s'assurer de participer à l'intégralité de l'épreuve avec l'allocation pneumatique déterminée.

Le remplacement d'un pneumatique ne sera autorisé qu'en cas de force majeure (crevaison avérée, apparition de toile...)

4-4/2-5. Remplacement des pneumatiques (en cas de crevaison, plat...)

- Pneumatiques avant : le remplacement est possible par un pneumatique enregistré sur une épreuve précédente sous la/les conditions suivantes :
 - > Pour remplacer un pneumatique, le concurrent ou pilote devra préalablement en informer le CT qui constatera l'état du pneumatique
 - > Le CT, après s'être assuré de la présence du marquage d'une épreuve précédente, donnera ou non son accord pour le remplacement
 - > Si l'autorisation est donnée, le concurrent ou pilote aura exceptionnellement l'autorisation d'utiliser un pneumatique enregistré sur une épreuve précédente, Le pneumatique déclaré hors service sera démuné de son marquage
 - > Le constat de l'état du pneumatique pourra également être effectué en Parc Fermé à l'issue des Essais Qualificatifs ou Courses

- > Le concurrent ou pilote devra informer le CT de la détérioration de son pneumatique au plus tard avant la fin du Parc Fermé
- > Pour la première épreuve auquel le concurrent ou pilote participe, il devra présenter au CT un pneumatique d'usure équivalente
- > Dans tous les cas, aucun pneumatique neuf ne sera réattribué

Attention : Le concurrent ou pilote devra donc s'assurer de disposer de pneumatiques enregistrés sur une épreuve précédente en nombre suffisant pour pouvoir appliquer cette procédure

- Pneumatiques arrière : le remplacement est libre (marquage obligatoire)
- Il est interdit d'intervenir des pneumatiques sur le même train et du train arrière vers le train avant pendant et entre des séances d'Essais Qualificatifs ou Courses, sauf cas de force majeure avec l'autorisation du CT.
Les opérations de contrôle et de baisse des pressions des pneumatiques sont autorisées dans la voie des stands ainsi que les opérations de mise en pression des pneumatiques

4-3. Numéros de course

- Il est obligatoire d'apposer les stickers définis par l'**Annexe A / Plan d'identification** et fournis par l'Organisation TTE.
Ils devront être parfaitement lisibles par le Chronométrage, la DC et les Commissaires de Piste, à tout moment des essais et de la course.
- Chaque Team pourra choisir son numéro de course selon la disponibilité et devra le conserver tant qu'il participera aux épreuves, sans pouvoir en changer.
- Chaque voiture est identifiée par sa Fiche Technique ainsi que par son numéro de vignette du Passeport Technique.
- Tout changement de voiture durant la saison devra être notifié à l'organisateur.

SI NON-RESPECT Art. 4-3 : Présentation du DRAPEAU Technique pour mise en conformité immédiate de la voiture.

4-4. Plombage et révision moteur des 208 RC

4-4/1. 4 types de plombages ou scellés sont prévus par les Règlements Technique et Sportive de la 208 RC :

- Les plombages apposés par Peugeot Citroën Racing Shop sur les moteurs neufs de 208 Racing.
- Les plombages apposés par le CT du TTE en remplacement d'un plomb retiré sous son contrôle.
- Les plombages apposés par ORECA Moteur, et/ou tout autre partenaire motoriste désigné par le TTE.
- Les scellés adhésifs apposés par le CT en fonction des besoins, appelés "**scellés**" ou "**scellés adhésifs**".

4-4/2. Il existe 4 statuts de moteurs plombés

- Les plombages apposés d'origine par Peugeot Citroën Racing Shop sur les moteurs neufs de 208 Racing.
 - Les plombages apposés par le CT du TTE, en remplacement d'un plomb retiré sous son contrôle, sur des moteurs non-contrôlés.
 - Les plombages apposés par le CT du TTE, en remplacement d'un plomb retiré sous son contrôle, sur des moteurs contrôlés au banc de puissance.
 - Les plombages apposés par ORECA Moteur, et/ou tout autre partenaire motoriste désigné par le TTE sur des moteurs reconditionnés par leurs soins.
- Une liste des moteurs plombés et de leurs statuts sera tenue par les équipes techniques du TTE.
 - Il est interdit pour un concurrent de retirer le plombage d'un moteur plombé.
 - Seul un CT du TTE est autorisé à le faire (ou le partenaire motoriste désigné par le TTE avec validation du CT).
 - Tout concurrent présentant aux Vérifications Techniques un moteur commercialisé par Peugeot Citroën Racing Shop plombé, et qui aurait été déplombé par le concurrent ou un de ses prestataires se fera refuser de participer à l'épreuve avant que son moteur ait été contrôlé au banc de puissance.

Les CT peuvent procéder à des opérations de pose de scellés adhésifs à tout moment de l'épreuve.

Ces scellés ont pour but de s'assurer que le matériel utilisé est bien le même pendant toute la durée de l'épreuve et n'ont en aucun cas valeur de conformité. Ces scellés devront rester intacts jusqu'à l'autorisation des CT de les retirer. Sur les voitures ayant fait l'objet d'une opération de pose de scellé, les scellés seront vérifiés avant, pendant et après l'épreuve.

Lors d'une épreuve, la suppression d'un scellé ne pourra se faire qu'après vérification et accord d'un CT. Si une pièce est remplacée, la pièce initialement montée pourra être prélevée pour contrôle. Un nouveau scellé sera apposé, immédiatement après intervention, par un CT.

Entre 2 épreuves, si des scellés sont présents, une demande pour les retirer doit être faite au CT.

Le concurrent devra attendre une confirmation écrite du CT (par e-mail) pour procéder à l'enlèvement des scellés.

Suite à la demande, sera donné en retour un numéro d'accord pour autorisation de supprimer les scellés.

SI NON RESPECT de cette procédure et en cas de constat lors des Vérifications Techniques, un rapport sera adressé au Collège des CS.

La présence et l'état de ces scellés sont de la responsabilité du concurrent et des pilotes.

L'absence ou la détérioration d'un scellé entraînera obligatoirement une demande de sanction disciplinaire auprès de la FFSA, nonobstant la décision du Collège des CS.

La présence des scellés adhésifs officiels n'est qu'une présomption de conformité. En aucun cas ils ne garantissent la conformité de la voiture. En cas de non-conformité constatée, la présence des scellés ne pourra être utilisée comme un argument de défense.

Il est interdit de mettre un matériau quelconque autour ou sur les scellés.

De même, sur les scellés plastiques, il est interdit d'appliquer une substance quelconque pouvant détériorer le mécanisme.

En conséquence et en particulier, des solvants de nettoyage, essence, huile... ne doivent pas être mis en contact avec ce type de scellé.

De par sa seule présence sur un matériel, tout dispositif ou artifice permettant ou facilitant un démontage, ou la séparation, d'une manière frauduleuse, d'un ou plusieurs éléments protégés par des scellés officiels **sera passible de sanctions sportives.**

La révision des moteurs, par le concurrent ou le prestataire, est autorisée uniquement dans les conditions suivantes :

Dans le cas d'un moteur plombé :

- Une demande de révision est adressée au CT référent qui en accuse réception.
- Avant toute intervention, les éléments d'identification (plaque numérotée + les 3 plombs) sont démontés et détruits uniquement par le CT.
- Le moteur perd son statut de "moteur plombé" et ne peut retrouver ce statut que par la pose de nouveaux plombs par le CT ou ORECA Moteur, et/ou tout autre partenaire motoriste désigné par le TTE sur des moteurs reconditionnés par leurs soins.

Dans le cas d'un moteur non plombé :

- Une demande est adressée au CT référent qui adresse son accord en retour.

Les moteurs devront, dans tous les cas, rester conformes à leur fiche d'Homologation (004 CdM 208 RC) ainsi que ses extensions et additifs) et au Règlement Technique 208 RC en vigueur.

Pour rappel, à tout moment d'une épreuve, l'Organisateur, le CT ou le Collège des CS se réservent le droit de prélever un moteur (plombé ou non) pour un contrôle approfondi (métrologie...) pour en vérifier la conformité.

Tout concurrent qui ne serait pas conforme pourra être disqualifié de l'épreuve.

D'autres sanctions pourraient être prises suivant la décision du Collège des CS (exclusion du Challenge...).

Il en sera de même pour tout concurrent qui ne souhaiterait pas se soumettre aux contrôles.

SI NON RESPECT Art. 4-4 Transmission du dossier au Collège des CS

4-5. Eclairage

Eclairage des voitures :

Dispositif d'éclairage de série uniquement. Autorisation de lampes 100 watts dans les optiques de série.

Ces 2 lampes doivent être blanches et les autres ampoules doivent être conformes à l'équipement d'origine.

Panneau lumière :

Dès qu'un panneau lumière est présenté par le DC, toute voiture non correctement éclairée (AV/AR) est arrêtée au drapeau noir avec rond orange. Il doit rentrer immédiatement à son stand pour remise en état.

SI NON RESPECT Art. 4-5 : A l'appréciation du Collège des CS pouvant aller jusqu'à la disqualification du concurrent et du pilote

4-6. Caméra

4-6/1. Caméra embarquée

- Une caméra embarquée est **OBLIGATOIRE** dans chaque voiture.
- Elle pourrait être utilisée/consultée par le responsable du TTE, le DC ou le Collège des CS en cas de problème/litige lors d'une épreuve.
- Elle devra être installée de manière rigide et sécurisée.
- Seules sont autorisées les fixations métalliques (brides ou colliers).

Le montage devra être réalisé avant le contrôle technique de telle sorte que le Délégué Technique puisse en valider l'installation.

Art. 5 – Publicité

5-1. Plan d'identification

Les voitures participantes aux Rencontres PEUGEOT Challenge 208 SPRINT devront obligatoirement être identifiées conformément à l'**Annexe A / Plan d'identification**, lors de la présentation aux Vérifications Techniques sous peine de se voir refuser le quitus technique et leur participation à l'épreuve.

Ces identifications ne pourront pas être modifiées mais les concurrents pourront ajouter d'autres publicités qui leur sont propres, sous réserve que ces dernières ne soient pas directement concurrentielles avec celles de l'organisateur.

SI NON-RESPECT Art. 5-1 : Présentation du DRAPEAU Technique pour mise en conformité immédiate de la voiture.

5-2. Exploitation d'images

L'Organisateur du TTE et ses partenaires se réservent le droit d'exploiter, à des fins publicitaires, promotionnelles ou commerciales, l'adresse mail des concurrents et pilotes, dès la signature de leur engagement, sans honoraires particuliers.

Le concurrent peut réclamer son droit de ne plus apparaître dans les listes de diffusion mail du TTE en contactant l'Organisateur à l'adresse suivante : contact@trophee-endurance.fr ou en se désinscrivant directement dans les newsletters reçues par mail.

Aucune donnée personnelle n'est diffusée de manière publique ni transmise à des Partenaires de l'Organisateur.

Art. 6 - Sites et Infrastructures

6-1. Infrastructures

- Chaque concurrent devra respecter les sites et infrastructures des circuits.
- Tous les dégâts occasionnés seront facturés au concurrent.
- Il est strictement interdit de laisser des pneus usagés sur le circuit : l'Organisateur se réserve le droit de prendre des sanctions.

Art. 7 - Déroulement de l'épreuve

Chaque concurrent a l'obligation de s'inscrire sur le WhatsApp du plateau 208 SPRINT.

Ce réseau est l'organe officiel d'informations aux concurrents.

7-1. Essais Privés

Pour tous les concurrents inscrits à une épreuve 208 SPRINT, les essais privés et/ou journées de roulage autres qu'organisés par le TTE sont interdits la semaine de l'épreuve.

Pour chaque épreuve, 2 séances d'Essais Privés sont organisées.

En cas d'interruption ou d'arrêt avant le terme de la séance, quelle qu'en soit la raison, il ne sera effectué aucun remboursement.

SI NON-RESPECT Art. 7-1 : Transmission du dossier au Collège des CS sur rapport du DC.

Se conformer à la Règlementation Générale des Circuits FFSA.

- Facultatifs : à la charge du concurrent.
- La vitesse sur la pitlane est limitée à 50 ou 60 km/h selon les circuits.

7-2. Briefings Pilotes

- Le lieu et l'heure des briefings seront communiqués par les Horaires et la Note d'information de chaque épreuve.
- Les Pilotes ne pouvant pas assister aux briefings devront obligatoirement en informer l'Organisation par écrit au préalable de l'épreuve.
Tout retard ou absence non excusés entraînera une sanction.
- L'utilisation du téléphone portable est interdite et il devra être mis sur silencieux.
- A l'issue des Vérifications Administratives, tous les pilotes devront obligatoirement assister à l'intégralité du briefing de la DC et s'y présenter à l'heure exacte.
- Dans le cas où il serait impossible de tenir un briefing dit présentiel, les concurrents seront avertis du mode de communication du Briefing du DC.

SI NON-RESPECT Art. 7-2 : Transmission du dossier au Collège des CS sur rapport du DC.

7-3. Qualifications - Courses

7-3/1. Essais Qualificatifs (EQ)

Pour toutes les épreuves :

EQ 1 : déterminera la grille de départ de la Course 1 ;

EQ 2 : déterminera la grille de départ de la Course 3 sur la base des meilleurs temps de chaque pilote.

Les grilles de départ des courses 2 et 4 seront déterminées par les seconds meilleurs temps chronométrés effectués :

- Lors de l'EQ 1 : pour la course 2
- Lors de l'EQ 2 : pour la course 4

Lors de leur engagement à l'épreuve :

- Dans le cas où la même voiture est partagée par 2 pilotes : obligation de nommer le pilote A et le pilote B.
- Tous les pilotes inscrits sur la même voiture doivent participer aux EQ 1 et EQ 2.
 - > Le pilote A participera à l'EQ 1 et prendra le départ de la Course 1 et 2.
 - > Le pilote B participera à l'EQ 2 et prendra le départ de la Course 3 et 4.

Le TTE se réserve le droit de faire appliquer par la DC une procédure de départ normale.

- 7-3/1-1 : Seuls les pilotes inscrits sur la liste des "Autorisés à prendre part aux essais" pourront y participer.
- 7-3/1-2 : 2 séances d'Essais Qualificatifs de 15 mn chacune (15+5+15 mn) sont prévues
- 7-3/1-3 : **Le ravitaillement en carburant est strictement interdit.**
- 7-3/1-5 : Toute voiture ne disposant pas de temps de qualification pourra partir en dernière ligne sur demande écrite au DC et décision finale du Collège des CS.
- 7-3/1-6 : Le DC peut déclencher une opération Full Yellow pour des raisons de sécurité.
- 7-3/1-7 : Le DC peut décider de ne pas arrêter le temps en cas de drapeau rouge durant la session.
Les concurrents en seront informés par message WhatsApp.

SI NON-RESPECT Art. 7-3/1 : DRIVE THROUGH.

Le NON-RESPECT Art. 7-3/1-3 : A l'appréciation du Collège des CS pouvant aller jusqu'à la disqualification du concurrent et du pilote.

7-3/2. Courses

4 courses de 25 mn seront organisées.

En cas de force majeure, le TTE se réserve le droit de modifier les horaires et/ou la durée des EQ et de la course pendant une épreuve.

Dans le cas où un concurrent n'est pas en mesure de conserver sa position lors du tour de formation (incident mécanique, perte de contrôle, calage sur la grille...), il ne peut reprendre la piste qu'en dernière position devant le Médical-car.

SI NON-RESPECT Art. 7-3/2 : DRIVE THROUGH.

7-3/2-1. Grille de départ

- Toutes les voitures devront être placées en pré-grille
- La procédure ainsi que les horaires seront précisés lors du briefing Pilote.

Les interventions autorisées sur la grille de départ sont les suivantes :

Se Conformer à la Règlementation Générale des Circuits

- **Aucune intervention mécanique n'est autorisée.**

SI NON-RESPECT Art. 7-3/2-1 : DRIVE THROUGH.

7-3/2-2. Départ

ARRÊTE, procédure ALLEGEE : Grille 2/2 en ligne

7-3/2-3. Arrivée

- A l'issue de la course, un classement Général sera établi.

7-4. Parc fermé

- A l'issue des qualifications et de la course, toutes les voitures seront en situation de Parc fermé soit dans leurs stands respectifs, soit à l'emplacement qui leur aura été désigné, pendant à minima les 30 minutes qui suivent l'heure d'affichage des résultats.
- Le Collège des CS est seul habilité à prononcer la fin de la situation de Parc fermé.
- L'accès d'une personne ou l'intervention sur une voiture **est interdit en situation de Parc fermé**, sauf sur instruction du Collège des CS, Commissaires de Stand ou CT du TTE.

SI NON-RESPECT Art. 7-4 : A l'appréciation du Collège des CS pouvant aller jusqu'à la disqualification du concurrent.

7-5. Circulation sur la pitlane

- La circulation en marche arrière est strictement interdite dans la pitlane même pour les manœuvres (uniquement toléré en poussant la voiture).
- Le franchissement de la ligne continue en sortie de stand est interdit.

SI NON-RESPECT Art. 7-5 : DRIVE THROUGH

7-6. Arrêt d'une voiture sur circuit

- Le retour de la voiture au stand pourra se faire, sans perturber le déroulement des Essais Qualificatifs ou de la Course.
- Toute voiture rapatriée devra faire l'objet d'une vérification par un CT avant son retour sur la piste.

SI NON-RESPECT Art. 7-6 : Arrêt de la voiture au DRAPEAU Technique pour contrôle par un CT du TTE.

7-8. Opérations en courses

7-8/1. Opération Safety Car (SC)

Les pénalités ne peuvent pas se faire pendant l'opération SC.

La procédure sera précisée lors du briefing du DC.

7-8/2. Arrêt de la course au drapeau ROUGE.

La procédure sera précisée lors du briefing du DC.

Le chronomètre ne s'arrête pas.

Si la course ne peut pas reprendre, les résultats seront ceux obtenus à l'issue de l'avant dernier tour précédant le tour au cours duquel le signal de suspension aura été donné.

Art. 8 - Pénalités - Réclamations - Droit d'appel

- Toutes les sanctions ou pénalités sont infligées par le Collège des CS et/ou par la DC.
- Si le concurrent et/ou pilote est disqualifié d'une discipline pour la saison en cours, il perd tous les points acquis dans la discipline concernée et ne peut plus participer aux épreuves de l'année en cours, dans cette discipline.

8-1. Pénalités

- Les pénalités spécifiques sont précisées tout au long du présent règlement, juste après les paragraphes auxquels elles se rapportent.
- Par défaut, les pénalités prévues au Règlement Standard des Circuits Asphalte de la FFSA seront appliquées.

8-2. Réclamations - Droit d'appel

Se référer Aux Prescriptions générales Art. VII-A Procédure générales / Art. VIII-A Droit Appel

Le droit de réclamation n'appartient qu'aux concurrents.

Les réclamations devront être faites par écrit et remises au DC ou à un CS, ou à défaut à un officiel FFSA.

- Pour une Réclamation : caution de 700 € par chèque, encaissé par l'ASA. Les réclamations contre une erreur ou une irrégularité commise au cours de la compétition, contre la non-conformité des voitures avec le règlement les régissant, contre le classement, devront être présentées au plus tard 30 minutes après l'affichage officiel des résultats.

Si la décision du CS est défavorable, le concurrent peut faire appel de cette décision auprès du Tribunal d'Appel de la FFSA

- Pour un Droit d'appel : 3 300 € encaissés par la FFSA. Le concurrent devra déclarer par écrit, dans l'heure qui suit, la notification ou la publication de la décision au DC ou aux CS son intention de faire appel. Il devra envoyer à la FFSA sa lettre d'appel en AR, dans un délai de 96 heures à compter de la notification de l'intention d'appel aux CS.

Art. 9 - Classements - Podiums

9-1. Classements

Chaque épreuve, en fonction du classement Général officiel définitif, donne lieu à une attribution de points selon le tableau ci-après, sous réserve d'avoir parcouru 60 % du nombre de tours effectués par le vainqueur pour être classé.

Lorsqu'une voiture ne participe qu'à la dernière course du Challenge, elle ne marquera aucun point.

9-1/1. Classement "Junior" (Jusqu'à 21 ans) en 208 RC:

- Un pilote né après le 31 Décembre 2002, est automatiquement inscrit au classement "Junior"
- Le TTE se réserve le droit de ne pas organiser ce classement si moins de 3 équipages sont inscrits dans cette catégorie.

9-1/2. Classement "Gentleman" (A partir de 45 ans) en 208 RC :

- Un pilote né avant le 31 Décembre 1978 est automatiquement inscrit au classement "Gentleman".
- Le TTE se réserve le droit de ne pas organiser ce classement si moins de 3 pilotes sont inscrits dans cette catégorie.

9-1/3 Ex-aequo

En fin d'année, les ex-aequo sont départagés par la qualité des places obtenues, à savoir le nombre de première place puis le nombre de deuxième place... S'il existe encore des ex-aequo ils sont départagés par la qualité de leur place lors de la première course disputée conjointement.

9-2. Attribution des points

- En cas de disqualification prononcée par le Collège des CS, l'équipage ne marquera aucun point pour l'épreuve en question

SI NON-RESPECT Art. 9-2 : A l'appréciation du Collège des CS pouvant aller jusqu'à la disqualification du concurrent.

9-3. Podiums

- Chaque course fera l'objet d'un podium
- Les pilotes des 3 premières voitures seront appelés à monter sur le podium selon l'horaire des podiums.
- Pendant les cérémonies obligatoires des podiums, les pilotes s'engagent à porter les identifications qui leur seront remises.

SI NON-RESPECT Art. 9-3 : Perte d'une partie ou totalité des points attribués d'une ou des courses.

9-4. Etablissement du classement final

Le classement final de fin d'année tient compte de l'ensemble des courses organisées, sans décompte.

9-5. Dotations

A l'issue de la saison, le TTE récompensera le classement Général.

- 1^{er} : 3 engagements sur 2025 / - 2^{ème} : 2 engagements sur 2025 / - 3^{ème} : 1 engagement sur 2025
- Prix non transmissible.
- Le Team désignera la personne recevant la dotation lors de la remise des prix en fin de saison.

Classement par course			
Classement Junior		Classement Gentleman	
Place	Points	Place	Points
1 ^{er}	30	11 ^{ème}	10
2 ^{ème}	25	12 ^{ème}	9
3 ^{ème}	22	13 ^{ème}	8
4 ^{ème}	20	14 ^{ème}	7
5 ^{ème}	18	15 ^{ème}	6
6 ^{ème}	16	16 ^{ème}	5
7 ^{ème}	14	17 ^{ème}	4
8 ^{ème}	13	18 ^{ème}	3
9 ^{ème}	12	19 ^{ème}	2
10 ^{ème}	11	20 ^{ème} & +	1

Contacts

TROPHEE TOURISME ENDURANCE

1282, route de l'Espérance - 72560 CHANGE – France / contact@trophee-endurance.fr

Organisateurs

Jean-Jacques HENGEL / Tél. 06 09 74 67 64
Yannick DONDEL / Tél. 06 03 70 52 08

Directeur de Course et d'Epreuve

Patrick MORISSEAU / Tél. 06 33 08 24 52

Directeurs de Course

Bertrand CHATAGNIER / Tél. 06 86 80 67 03
Pascal BOUTIER / Tél. 06 85 66 76 39

Commissaires Techniques "Responsables"

Daniel LEFORT / Tél. 06 09 74 72 54
Jean-Claude BRIGAUD / Tél. 06 27 08 61 71

Service "Chronométrage"

Christian GUEGUEN / Tél. 07 61 80 65 45

Autres services

Sylvie P. (Administratif)
Sandy D. (Comptabilité)
Elliott BOLAFFI (Relation chronométrage et classement)

contact@trophee-endurance.fr

Alexia ORTEGA. (Site Internet, Facebook, Communications diverses)

Annexes du règlement

- Annexe A : Planche d'identification de la voiture
- Annexe B : Transpondeur
- Annexe C : Ravitaillement

Par e-mail

A : **TROPHEE TOURISME ENDURANCE - Jean-Jacques HENGEL**
De : FFSA - Agnès Delarue
Date : 22 mars 2024 page(s) : 1

OBJET: 208 Sprint 2024

Niveau d'enregistrement: Circuit / Régional

Cher Monsieur,

Nous vous prions de bien vouloir noter que le règlement ci-dessus référencé a été enregistré par nos services sous le numéro :

C85-2024 en date du 22/03/2024

Ce numéro devra obligatoirement figurer d'une façon très apparente sur l'exemplaire du règlement définitif que vous voudrez bien nous faire parvenir par mail.

Il est soumis au respect du Code Sportif International de la FIA et des Prescriptions Générales de la FFSA et délivré sur la base des documents joints :

- Règlement particulier Sportif- **208 Sprint 2024**
- Règlement particulier Technique - **208 Sprint 2024**

Vous en souhaitant bonne réception,

Nous vous prions de croire, Cher Monsieur, en l'assurance de nos meilleures salutations.

Agnès DELARUE

Responsable Service Compétition – Pôle Sport