

Rencontres Peugeot
2026

Règlement Technique Courses Relais 208 RC, 208 TC6, 206 RPS



Permis d'organisation FFSA N°C47-2026 du 16 Février 2026

Partie 1 : 208 Racing CUP Sprint / Endurance
Partie 2 : 206 S16 RPS Courses Relais
Partie 3 : TC6 Pirelli Series Sprint / Endurance



SOMMAIRE

Partie 1 : 208 RACING Cup Sprint / Endurance

I. Organisation	P 4
II. Utilisation du Règlement Technique	P 4
III. Déroulement des Vérifications Techniques	P 4
IV. Mesures et Instruments	P 5
V. Rapport de Vérifications	P 5
VI. Pièces non-conformes	P 5
Art. 1 - Définition des voitures autorisées	
1-1. Voitures éligibles	P 5
1-2. Conformité	P 5
1-3. Identification de la voiture	P 5
Art. 2 - Maintenance - Modifications et Adjonctions autorisées ou obligatoires	P 6
Art. 3 - Poids minimum	
3-1. Poids 208 RC	P 6
3-2. Lest	P 6
Art. 4 - Moteurs	
4-1. Moteur autorisé	P 6
4-2. Identification – Plombage – Scellées moteur	P 7
4-3. Météologie	P 8
4-4. Alimentation d'air : gaine d'admission	P 9
4-5. Filtre à air	P 9
4-6. Dégazage huile moteur	P 9
4-7. Cartographie	P 9
Art. 5 - Transmissions	
5-1. Boîte de vitesse	P 9
5-2. Différentiel	P 9
Art. 7 - Pneumatiques	
7-1. Pneumatiques	P 10
7-1-1 : Limitation	P 10
7-2. Caractéristiques	P 10
7-3. Jantes	P 10
7-4. Largeur de voie	P 10
Art. 8 - Suspensions - Direction - Freinage	
8-1. Train roulant	P 10
8-2. Ressorts de suspension	P 10
8-3. Amortisseurs	P 11
8-4. Anti-roulis Avant	P 11
8-5. Freinage	P 11
Art. 9 - Carrosserie extérieure	
9-1. Coque arceautée	P 11
9-2. Aérodynamisme	P 11
9-3. Masquage	P 11
9-4. Bouclier avant	P 11
9-5. Calandre	P 11
9-6. Trappe de toit	P 11
9-7. Phares	P 11
Art. 10 - Intérieur de la voiture	
10-1. Vitres - Filet - Films anti-déflagration	P 12
Art. 11 - Accessoires additionnels	
11-1. Transpondeur	P 12
11-2. Radio - Equipement	P 12
11-3. Caméra embarquée et Vidéos	P 12
Art. 12 - Electricité	
12-1. Equipement électrique	P 12
12-2. Calculateur et Système d'acquisition	P 13
12-3. Mise en route	P 14

Art. 13 - Système d'éclairage

13-1. Eclairage	P 14
13-2. Essuie-glaces	P 14

Art. 14 - Circuit de carburant

14-1. Contrôle et procédure	P 14
14-2. Réservoir	P 14
14-3. Echappement	P 14

Art. 15 – Sécurité

15-1. Extincteur	P 14
15-2. Harnais	P 15
15-3. Siège baquet	P 15
15-4. Anneaux de remorquage	P 15
15-5. Sangles de prise en remorque	P 15
15-6. : Protection d'arceau sous pavillon	P 15

<u>Contacts</u>	P 15
------------------------------	------

Annexes : A/ Planche d'Identification – B/ Transpondeur – C/ Ravitaillement

Pièces Techniques et Kit :

<https://www.peugeot-sport-store.com/fr/1070-peugeot-208-racing-cup>

<https://www.peugeot-sport-store.com/fr/1142-peugeot-208-racing-cup-kits-options>

Définitions : CT (Commissaire Technique) / CS (Commissaire Sportif : Collège) / DC (Direction/Directeur de Course) / TM (Team Manager)

I. ORGANISATION

TROPHEE TOURISME ENDURANCE

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 : 06 09 74 67 64

Yannick Dondel : 06 03 70 52 08

II. UTILISATION DU RÈGLEMENT TECHNIQUE

Le présent Règlement est rédigé en termes d'autorisations.

Par conséquent, toute modification est interdite si elle n'est pas autorisée par le présent Règlement.

Par ailleurs, toute modification autorisée ne peut justifier une modification non autorisée.

Hors précisions concernant les articles ci-dessous, les textes à appliquer sont ceux édités par la FFSA/FIA relatifs :

- Dans ce Règlement Technique et à la Réglementation RTS en cours.
- Dans les Additifs ou annexes qui pourront être publiés en cours d'année

=> Publiés sur le site : <https://trophee-endurance.fr/> 206-208 RELAIS ou 208 SPRINT

Documentations :

- Dans les Notices de montage de la 208 Racing Cup
- Dans le catalogue des pièces détachées de la 208 Racing Cup
- Dans les Bulletins Technique de la 208 Racing Cup

=> Publiés sur la médiathèque Stellantis Motorsport : <https://docs.stellantis-motors.com/fr>

Seuls ces règlements et documentations sont les références pour participer aux épreuves du TTE.

Toute anomalie relevée par le/les Commissaires Techniques, sera communiquée à la Direction de Course.

Le TTE se réserve le droit de modifier la définition technique et/ou la Réglementation Technique de la 208 Relais et/ou 208 Sprint à tout moment.

Les concurrents seront alors informés de ces modifications par la publication de documents techniques et d'additifs au présent Règlement.

Le présent Règlement s'applique de la même façon en 208 RELAIS et 208 SPRINT des Rencontres PEUGEOT.

III. UTILISATION DU RÈGLEMENT TECHNIQUE

Vérifications Techniques préliminaire :

Elles sont **obligatoires et les horaires doivent être respectés**. Elles portent sur la sécurité et la conformité visuelle de l'année en cours. Lors des vérifications techniques préliminaires, les CT vérifieront les éléments dits de sécurité, les éléments d'identification et les scellés. Aucune voiture ne pourra prendre part à une épreuve sans que celle-ci n'ait été contrôlé et approuvé lors des Vérifications Techniques préliminaires.

Le concurrent devra se présenter et remettre :

- La photocopie de son engagement tamponné "Vérifications Techniques" au plus tôt (1H après les Vérifications Administratives).
- Le Passeport Technique de la voiture.
- La Fiche d'Homologation originale et/ou de la Fiche d'Extension si elle existe.
- La Fiche d'Homologation originale ou de la Coupe de Marque est obligatoire et doit être présentée aux Vérifications Techniques.
- Toute voiture non vérifiée et/ou non conforme à la Réglementation Technique FFSA ne pourra pas participer à l'épreuve.

Vérifications Techniques Complémentaires :

À tout moment de l'épreuve, l'Organisateur se réserve le droit de demander des Vérifications Techniques Complémentaires pour vérifier la conformité des voitures. Elles portent sur le Règlement Technique de la Série et les Réglementations de la FFSA et notamment de l'Annexe J de l'année en cours entre autres. Elles sont définies en accord avec la DC et les CS du Collège.

Elles seront effectuées par un CT désigné, sous couvert des CS du Collège, à n'importe quel moment de l'épreuve sans en faire la demande auprès du DC. A ce titre, les CT pourront effectuer toute opération de contrôle, de comparaison, de prélèvement ou de mesure de performance, sur tout ou partie de la voiture.

- Dans le cadre de la Vérification d'un moteur, ce dernier sera plombé.
- Dans le cadre de la Vérification d'un ensemble (moteur/bv/pont), la voiture sera plombée "pose de scellé".
- Le passage au banc moteur se fera par une Société agréée par l'organisateur TTE (Ex. Oréca, Pilot Control...).
- Le passage de l'ensemble de la mécanique se fera par une Société possédant un banc correspondant à la puissance à vérifier.
- Pour les passages, le calculateur moteur sera retiré par le CT puis plombé en attente de Vérification.

En cas de non-conformité :

Tous les frais (passage au banc, remontage, fournitures et déplacements des officiels) seront à la charge du concurrent.

En cas de conformité :

Les frais de déplacements des Officiels et fournitures (Joints/Huile) seront pris en charge par le TTE.

Chaque voiture est identifiée par sa Fiche Technique ainsi que par son numéro de vignette du Passeport Technique et son numéro de course. Tout changement de voiture durant la saison devra être notifié, soit par écrit, soit par email à l'organisateur TTE et pourra faire l'objet de l'attribution d'un nouveau numéro.

Si un concurrent souhaite changer de voiture et conserver le même numéro pour le Challenge Relais, la voiture devra être identique à celle utilisée précédemment (même marque, même type). Le concurrent devra en faire la demande écrite à l'organisateur TTE avant l'établissement de la "liste des autorisés à prendre part aux essais". Si le concurrent obtient l'approbation de l'organisateur TTE, il devra faire contrôler sa voiture par les CT, et avoir leur validation, avant de pouvoir l'utiliser.

IV. MESURES ET INSTRUMENTS

Seuls les instruments de mesure, de dimension, de poids, de pression ou de capacité utilisés par le CT du TTE feront foi sur les valeurs mesurées en cas de contestation.

V. RAPPORTS DES VÉRIFICATIONS

Les conclusions des Vérifications effectuées seront publiées après chaque épreuve. Ces résultats ne comprendront aucune donnée chiffrée particulière, sauf lorsque la voiture sera jugée non-conforme au Règlement Technique. L'Organisateur se réserve le droit d'ajouter un ou plusieurs Avenant(s) durant la saison.

VI. PIÈCES NON-CONFORMES

- Les concurrents et pilotes sont tenus d'utiliser les pièces d'origine AUTOMOBILES PEUGEOT et PEUGEOT SPORT (pour toutes autres pièces, une autorisation auprès du TTE sera demandée).
Tout contrevenant sera disqualifié des Challenges Rencontres PEUGEOT.
- Les pièces mécaniques relevées suite à des Vérifications Techniques et déclarées non-conformes après démontage seront obligatoirement saisies par le CT.
- Le Règlement Technique est défini en début d'année et approuvé par la FFSA.
- Le nouveau Règlement entrera en vigueur au jour de sa publication.

En cas de non-conformité technique le CS/TTE se réserve le droit d'exclure le concurrent concerné de l'épreuve et/ou du Challenge avec annulation des points acquis depuis le début de saison.

Art. 1 – Définition des voitures autorisées

1-1. Voitures éligibles

Le seul type de voiture autorisé est la 208 Racing Cup, tel que défini par Peugeot Sport.

La voiture doit être conforme au présent Règlement, à ses annexes et à la Fiche d'Homologation FFSA n°004 CdM et à ses additifs potentiels. La 208 Racing Cup est le résultat de l'assemblage du kit de pièces et des options 208 Racing Cup tel que défini par Peugeot Sport dans le respect des notices de montage.

La 208 Racing Cup est équipée des éléments de sécurité selon les normes FFSA ou FIA en vigueur et conforme au Règlement Technique. Préalablement à tout engagement, les concurrents devront s'assurer de l'éligibilité de leur voiture auprès des Organisateurs et du CT.

1-2. Conformité

- Tout engagement signé à chaque épreuve vaut acceptation du Règlement Technique.
- Les voitures devront être en tous points conformes à leur Fiche homologation ou à leur Règlementation (pour les Coupes de Marque entre autres).
- Le concurrent est responsable de la conformité de sa voiture tout au long des épreuves de la 208 Racing Cup, depuis le début des essais qualificatifs jusqu'à la publication des résultats de la dernière course de l'épreuve.

1-3. Identification de la voiture

La plaque Constructeur est obligatoire et doit être lisible. Elle est soudée sur l'arceau et visible à travers la custode arrière gauche.

Outre la plaque Constructeur, il faut que les numéros de série désignés ci-dessous soient également lisibles :

- Numéro de série du moteur (*situé sur la face avant du bloc moteur, à proximité de la boîte de vitesses*).
- Numéro de série du calculateur moteur (*situé sur la face supérieure du Calculateur*).
- Numéro de série boîte de vitesses (*situé sur la face avant du carter principal, à proximité du carter en tôle*).

Art. 2 – Maintenance – Modifications et Adjonctions autorisées ou obligatoires

2-1. Maintenance

- Tout remplacement de pièce usagée ou détériorée doit se faire par la pièce d'origine Peugeot (pour les pièces d'origine et de série), Peugeot Sport ou options Peugeot Sport (pour les pièces spécifiques), référencée par Peugeot Sport pour 208 Racing Cup.
- Toutes les interventions sur la voiture doivent être effectuées selon les méthodes définies par Automobiles Peugeot (pour les pièces d'origine et de série) ou Peugeot Sport (pour les pièces spécifiques) et conformément à ce Règlement Technique et ses éventuels additifs d'autre part.

2-2. Modifications et Adjonctions

- Seules les modifications préconisées **par notification écrite** de la Direction des Pièces et Service d'AUTOMOBILES PEUGEOT ou PEUGEOT SPORT seront autorisées. Ces notifications écrites devront être présentées par le concurrent aux CT et à condition que ces modifications ne soient pas contradictoires à ce Règlement Technique.

Art. 3 – Poids minimum

3-1. Poids 208 RC

A l'issue de chaque séance d'Essais Qualificatifs et de chaque Course, toute voiture pourra être pesée, sans pilote, avec la quantité restante de carburant dans le réservoir, et à l'exclusion de toute intervention, modification ou adjonction de quoi que ce soit.

3-1/1 Poids minimum de course

- C'est le poids d'une 208 Racing Cup à tout moment d'une épreuve sans pilote et sans l'équipement du pilote.
(L'équipement du pilote est défini dans le Règlement Sportif).
- Le poids minimum de la 208 Racing Cup est de 960 kg (Neuf cent soixante kilogrammes).

Cet article s'applique aux épreuves de 208 Racing Cup et 208 Relais.

3-1/2 Poids en condition de course

- Le poids en condition de course est le poids d'une 208 Racing Cup à tout moment d'une épreuve, avec son pilote et son équipement.
- Le poids minimum en condition de course de la 208 Racing Cup est de 1040 kg (Mille quarante kilogrammes).

Dans le cas d'une participation en 208 Relais ou en 208 Sprint avec plusieurs pilotes sur la même voiture, c'est le poids avec le pilote le plus léger qui est pris en considération.

3-2. Lest

Il est autorisé d'ajuster le poids de la voiture par l'utilisation d'un ou plusieurs lests, à condition qu'il s'agisse de blocs solides et unitaires, fixés au moyen d'outils, placés sur le plancher de l'habitacle, à l'emplacement du siège passager avant et de ce fait, facilement visibles et accessibles depuis l'intérieur de la voiture.

Lorsque la voiture comporte un lest pour être au poids réglementaire, le concurrent doit informer les CT de la présence de lest lors des Vérifications Techniques préliminaires de façon à contrôler le ou les scellés, ou en réaliser (Conforme à la réglementation Annexe J/Art 252.2.2 en cours). Le/les lests restent libres de forme et de matériau. Cependant les CT sont libres de refuser un concurrent si le matériau et/ou fixation présente un risque évident pour la sécurité.

Art. 4 – Moteurs

4-1. Moteur autorisé

Le moteur de la 208 Racing Cup est le moteur tel que défini par Peugeot Sport pour la 208 Racing Cup. Aucune modification autre que celles définies dans les notices de montage n'est autorisée.

4-1/1 : Puissance moteur

- 208 RC Cup : puissance maximale autorisée 145 cv. En corollaire des prescriptions du constructeur.
- 208 FC6 : puissance maximale autorisée 145 cv. En corollaire des prescriptions du constructeur.
- 206 RPS : puissance maximale autorisée 145 cv. En corollaire des prescriptions du constructeur.

4-2. Identification - Plombage - Scellées moteur

4-2.1. Identification

Chaque moteur est identifié par son **N° de bloc** ainsi que sa **plaque d'identification**. Il est enregistré dans un fichier de suivi, dès lors qu'il est possible à tout moment de l'épreuve de contrôler pour le CT de contrôler que les plombs mécaniques sont bien ceux associés au moteur désigné.



N° de Bloc



Plaque d'identification

4-2.2. Plombage

Un "moteur plombé" est un moteur équipé de 3x plombs mécaniques positionnés aux emplacements définis et illustrés ci-dessous. La présence et le bon état des plombs sont de la responsabilité du concurrent. Les plombs ne sont pas une condition suffisante de conformité du moteur. Ainsi, dans le cadre des contrôles de conformité, il pourra être procédé à la vérification des performances du moteur ainsi qu'au démontage de celui-ci pour un examen approfondi (cf. §4.3 : Métrologie). Ces plombs peuvent être représentés sous les formes telles que listées ci-dessous.

4-2.2/1 Type 1 : Inscription "Peugeot sport N° ..." ou "PSA Motorsport N° ..."

=> Modèle de plombs apposés par Peugeot Sport lors de la commercialisation du moteur :

Couvre culasse admission (Plombs type 1 -Peugeot Sport / PSA Motorsport)



Couvre culasse échappement (Plombs type 1 Peugeot Sport / PSA Motorsport)



Carter d'huile (Plombs type 1 Peugeot Sport)



4-2.2/2 Type 2 : Inscription "TTE"

=> Modèle de plomb mécanique apposé par le CT du TTE après un contrôle de conformité ou une intervention mécanique*



* Intervention mécanique

Lors d'une épreuve, la suppression du/des plombs ne peut se faire qu'en la présence du CT. À la fin de l'intervention mécanique réalisé sous la supervision du CT, un nouveau plomb sera apposé en remplacement du précédent.

Seul le CT est habilité à la pose d'un plomb officiel tel que défini en Annexe 3.

En cas de non-respect de cette procédure et en cas de constat lors des Vérifications Techniques, un rapport sera adressé au Collège des CS.

En-dehors des épreuves, en cas d'intervention sur le moteur qui nécessiterait la suppression d'un plomb, une demande écrite pour le retirer doit être faite par email à l'adresse suivante A : daniel.lefort0@orange.fr / Cc : jc.brigaud@wanadoo.fr

Le concurrent devra attendre une confirmation écrite par email du CT et l'attribution d'un numéro d'accord pour suppression du ou des plombs concernés

4-2.3. Scellés

Voir Règlement Sportif / 206-208 RELAIS ou 208 SPRINT / Art. 4-4

- Le CT est libre d'apposer un/des scellé(s) sur toute(s) pièce(s) mécanique(s).
- En-dehors des épreuves, en cas d'intervention sur le moteur qui nécessiterait la suppression d'un plomb, une demande écrite pour le retirer doit être faite par email à l'adresse suivante : A : daniel.lefort0@orange.fr / Cc : jc.brigaud@wanadoo.fr
- Le concurrent devra attendre une confirmation écrite par email du CT et l'attribution d'un numéro d'accord pour suppression du ou des plombs concernés.
- Lors d'une épreuve, la suppression du/des plombs ne peut se faire qu'en la présence du CT.
- A la fin de l'intervention mécanique réalisé sous la supervision du CT, un nouveau plomb sera apposé en remplacement du précédent.

Seul le CT est habilité à la pose d'un plomb officiel tel que défini en Annexe 3.

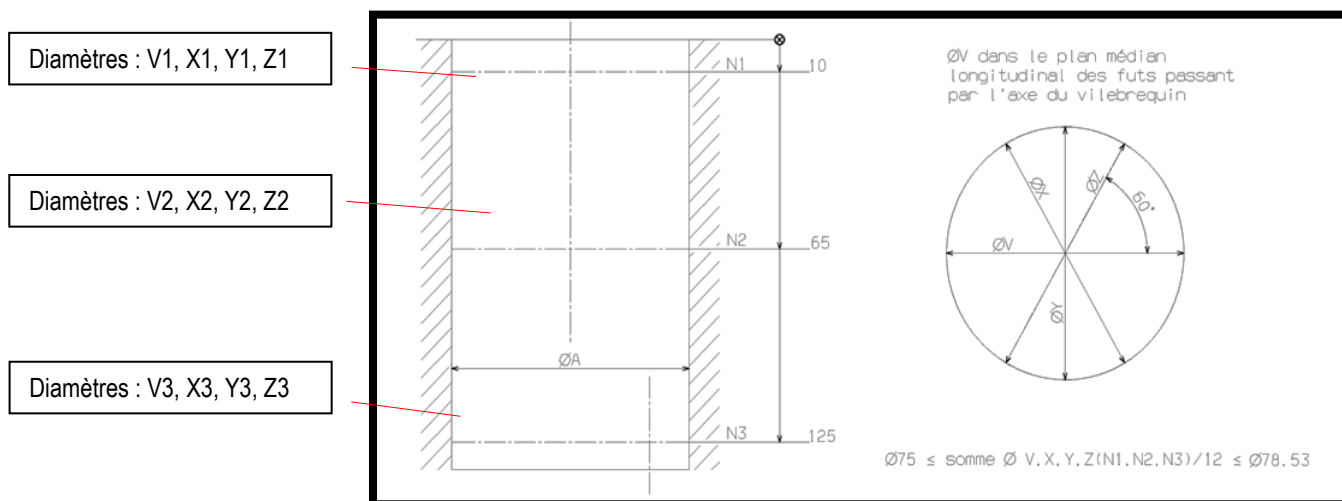
En cas de non-respect de cette procédure et en cas de constat lors des Vérifications Techniques, un rapport sera adressé au Collège des CS
À tout moment du meeting, les contrôleurs techniques se réservent le droit de plomber les moteurs.

4-3. Métrologie

Le moteur doit être conforme à tout moment de l'épreuve ou de la saison, quel que soit le kilométrage du moteur, à la métrologie suivante :

Diamètres des cylindres (Alésage)

La moyenne des mesures de l'alésage des futs de carter cylindres ne devra jamais dépasser 78,53 mm (Voir méthode de mesure)



Méthode de mesure : Prise de quatre diamètres par hauteur de contrôle.

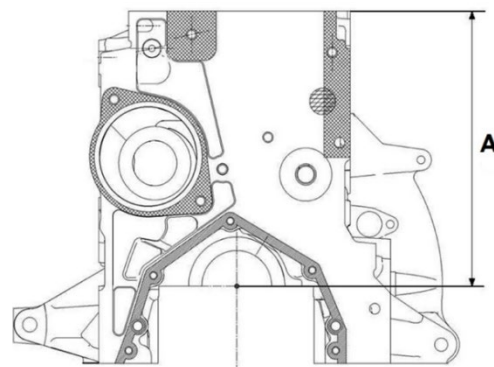
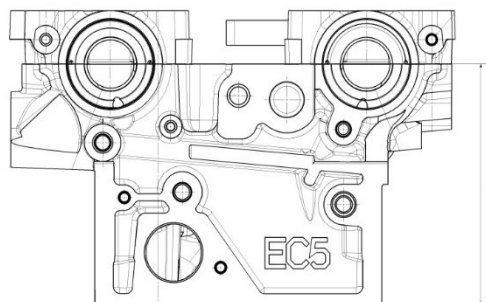
- Diamètre noté V, X, Y, Z, Hauteurs de contrôle notées N1, N2, N3 (Suivant le dessin ci-dessus).
- La moyenne des 12 valeurs obtenues ne devra jamais dépasser 78.53 mm, à tout moment et quel que soit le kilométrage du moteur.

Hauteur de carter cylindres

- La hauteur du carter cylindre, **côte A**, mesurée de l'axe vilebrequin à la face feu (ou plan de joint culasse) doit être égale à 206,98 +/-0,05 mm.
- La hauteur mini ne peut être inférieure à 206,93 mm. Attention : L'axe vilebrequin ne correspond pas à la face d'appui des paliers

Hauteur de culasse

- La hauteur du culasse **côte B**, mesurée la face palier AAC à la face feu (ou plan de joint culasse) doit être égale à 135,8 +/- 0,1 mm.
- La hauteur mini ne peut être inférieure à = 135,7 mm.



4-4. Alimentation d'air : gaine d'admission

- Seule l'utilisation de la gaine d'admission telle que définie par Peugeot Sport est autorisée.
- Une modification de la boîte à air est autorisée seulement si elle a pour seule fonction d'assurer l'étanchéité entre le filtre à air et la gaine.
- Découper la boîte à air est autorisé uniquement si cela respecte la modification décrite dans l'info-tech 19-01 relative.
- Seul l'air est autorisé comme comburant.

4-5. Filtre à air

- Seule l'utilisation du filtre à air tel que défini par Peugeot Sport est autorisée.
- Toute modification de celui-ci visant à augmenter ses performances est interdite.

4-6. Dégazage huile moteur

- Le dégazage des vapeurs d'huile moteur provenant des couvre culasses est autorisé.
- Seule l'utilisation des pièces spécifiques constitutives du kit option telles que décrites dans l'info-tech 19-03 relative sont autorisées.

4-7. Cartographie

- Seule la cartographie définie par Peugeot Sport est autorisée.
- Elle pourra être contrôlée à tout moment de l'épreuve à la demande des CT.

Art. 5 – Transmissions

5-1. Boîte de vitesse

Il est obligatoire d'utiliser l'ensemble des pièces constitutives de la boîte de vitesse de la 208 Racing Cup telles que définies dans la nomenclature et les notices de montage relatives. Les différents pignons constituant celle-ci devront respecter les rapports tels que définis dans la Fiche d'Homologation :

Rappel :

1	<u>11 X 38</u>	<u>3.455</u>	—	X
2	<u>15 X 28</u>	<u>1.867</u>	—	X
3	<u>31 X 40</u>	<u>1.290</u>	—	X

4	<u>41 X 39</u>	<u>0.951</u>	—	X
5	<u>47 X 35</u>	<u>0.745</u>	—	X
6	—	—	—	—

Le couple final doit être de 15x76

5-2. Différentiel

L'utilisation d'un différentiel à glissement limité ou assimilé n'est pas autorisée.

Art. 7 – Pneumatiques

7-1. Pneumatiques (Voir Règlement Sportif Art. 4-2/2)

L'obligation de monter les Pneumatiques MICHELIN (Réf. 752092) : Réf. Pilot Sport 5 MI - 205/45-ZR16 87W XL TL.

(Ceux-ci ne seront pas commercialisés par le TTE ou un prestataire exclusif).

La réglementation du marquage pour les 208 Sprint est précisée dans le Règlement Sportif – Challenge 208 SPRINT (Art. 4-2/2-2 Limitation).

- Aucun système de chauffage des pneumatiques n'est autorisé (ex : couverture chauffante, armoires chauffantes), ni dans les stands, ni sous les structures personnelles dans le parc concurrents.
- Tout système visant à piloter la pression des pneus est interdit.
- Aucune modification des pneumatiques ne sera autorisée, ni sur la bande de roulement ni sur les flancs (retailage, rechapage, traitement de surface ou adhérisation).
- Tout flanc d'un pneumatique anormalement usé pourra entraîner le remplacement de celui-ci, sur simple demande auprès du CT.
- Pour la bande de roulement, le contrôle s'effectuera transversalement sur 3 rangées de témoins consécutives, soit 12 témoins en tout. Sur ces 12 témoins, au-delà de 4 témoins entamés, le pneu sera déclaré non conforme.
- Toute bande de roulement anormalement usée pourra entraîner le remplacement du pneumatique sur simple demande de Peugeot Sport.

Vous devez impérativement respecter le sens de montage des pneumatiques.

7-1-1. Limitation

L'allocation des pneumatiques est attribuée au pilote.

Pour la 1^{ère} participation de la saison, le pilote devra obligatoirement marquer 4 pneumatiques neufs.

- **Pneumatiques sur le train avant** : 2 pneumatiques neufs + 2 pneumatiques enregistrés sur une épreuve précédente.

Pour les participations suivantes, les deux pneumatiques neufs devront être utilisés à partir des qualifications et pour l'ensemble des courses.

- **Pneumatiques sur le train arrière** : l'allocation des pneumatiques sur le train arrière est libre. L'utilisation des pneumatiques arrière (non enregistrés) sur le train avant est interdite.

7-2. Caractéristiques

- Toute modification de la structure des pneumatiques, rechapage, traitement de surface sont interdits
- Les pneumatiques retailés, hors préconisations justifiées du fabricant sont interdits en Essais et en Course
- Les couvertures chauffantes et autres systèmes pour chauffer les pneus sont interdits
- Les pneus de tourisme (Hors slick) devront porter la mention "E" ou "DOT".

SI NON-RESPECT Art. 7 : Transmission du dossier au Collège des CS pouvant aller jusqu'à la disqualification de l'épreuve.

7-3 Jantes

Seules les jantes de dimensions 6.5"x16" ET25 définies par Peugeot Sport sont autorisées

L'utilisation des valves instrumentées est interdite.

7-4. Largeur de voie

L'utilisation des cales de voie avant épaisseur 15 mm et arrière 7 mm est obligatoire.

Art. 8 – Suspensions – Direction – Freinage

8-1. Train roulant

Le réglage des paramètres suivants est libre, dans le respect du montage de l'ensemble des pièces et de l'article 1.1 du présent règlement :

- Hauteur de caisse arrière.
- Parallélisme avant.
- Carrossage et parallélisme arrière, dans la limite d'une cale de carrossage et d'une cale de pince maximum par côté.

8-2. Ressorts de suspension

Seule l'utilisation des ressorts de suspension avant de raideur 60N/mm et arrière 5.6N/mm est autorisée.

8-3. Amortisseurs

- Seuls les amortisseurs référencés par Peugeot Sport pour la 208 Racing Cup tels que définis dans la nomenclature de base sont autorisés.
- Toute opération ou modification est interdite.
- L'utilisation d'une butée d'attaque sur les amortisseurs arrière est obligatoire.
La hauteur de la butée est de 35 mm. Elle doit être de type élastomère.
- Les butées doivent être identiques sur les 2 amortisseurs.

8-4. Anti-roulis avant

- Seule la barre anti-roulis avant Ø 21mm est autorisée
- Il est autorisé de déconnecter la barre anti-roulis avant en supprimant une des 2 biellettes de connexion.
La barre anti-roulis doit rester sur la voiture.

8-5. Freinage

- Il est obligatoire d'utiliser les disques et les plaquettes de frein Réf. Mintex F4R définis par Peugeot Sport tels que définis dans la nomenclature de base et/ou option.
- Toute opération ou modification des plaquettes de frein est interdite.

Art. 9 – Carrosserie extérieure

9-1. Coque arceautée

Toute modification ou réparation de l'armature de sécurité est interdite.

Est considérée comme modification, toute opération effectuée sur l'armature par usinage, soudure ou traitement qui entraîne une modification permanente de matériau ou de la structure de l'armature.

9-2. Aérodynamisme

Il est interdit d'utiliser tout type d'adhésif pour lier des parties de carrosserie ou de vitrage entre elles ou pour modifier le contour de la voiture à l'exception des liaisons entre les éléments de carrosserie ci-dessous :

- L'ajustement des pièces de carrosserie est autorisé sans modification ou déformation des pièces, en respectant les préconisations des notices de montage, sans ajout de pièces supplémentaires à cette notice de montage.
- Tous les modèles de becquet de volet arrière ayant équipé la voiture de série sont autorisés.

9-3. Masquage

Les masques utilisés ne doivent pas avoir d'autres fonctions que l'obturation du radiateur, de la grille pare-pierres ou de la trappe de toit et doivent être amovibles.

9-4. Bouclier avant

En cas de température de l'air extérieure basse, Il est autorisé de masquer l'entrée d'air pour le radiateur du liquide de refroidissement moteur dans le respect des éléments suivants :

- Le masque devra être constitué d'un dispositif intégralement de couleur noire obstruant le passage de l'air, fixé de manière solide pour ne pas se détacher en condition de course et amovible à tout moment.
- Tous les modèles de bouclier avant ayant équipé la voiture de série sont autorisés au montage, à l'exception du modèle "GTI".

9-5 Calandre

Tous les modèles de calandre ou grille pare-pierres avant ayant équipé la voiture de série sont autorisés au montage, à l'exception du modèle "Basse consommation" et "GTI".

9-6. Trappe de toit

Il est autorisé de masquer l'entrée et la sortie de la trappe de toit à l'aide d'adhésif.

Il est autorisé de poser une entretoise sur la trappe de toit afin de limiter son ouverture en condition de roulage.

Cette entretoise boulonnée devra respecter une hauteur de 20 mm mini.



9-7. Phares

Tous les modèles de phares avant ayant équipé la voiture de série sont autorisés au montage.

Art. 10 – Intérieur de la voiture

10-1. Vitres – Filet – Films anti-déflagration

10-1/1 Vitres fermées

- Les CT pourront demander le remplacement du pare-brise si celui-ci est trop endommagé.
- Les vitres latérales avant en polycarbonate épaisseur 4 mm telles que définies par Peugeot Sport dans le kit de la 208 Racing Cup sont obligatoires.
- Les vitres latérales arrière (custodes) d'origine doivent être revêtues sur leur face intérieure par un film antidéflagrant conforme FIA transparent et incolore ; l'utilisation de ce film est également autorisée sur la vitre de volet arrière (hayon).

10-1/2 Filet

Il est obligatoire d'utiliser d'un filet anti-défenestration fixé sur la structure anti-tonneau conforme à la Règlementation FFSA (§11.2 de l'Art.253) pendant toutes les épreuves.

Ce filet doit être placé côté conducteur et avoir les caractéristiques suivantes :

- Largeur minimum de bande : 19 mm.
 - Dimension minimum des ouvertures : 25 x 25 mm.
 - Dimension maximum des ouvertures : 60 x 60 mm.
- et recouvrir l'ouverture de la vitre jusqu'au centre du volant.

Art. 11 – Accessoires additionnels

11-1. Transpondeur

Chaque voiture devra être équipée d'un transpondeur de Marque TAG HEUER by Chronolec Prottime Elite fil +12V, COBRA 360 fil 12V ou équivalent (Option Multi-pilotes autorisée) en état de fonctionnement durant la totalité de l'épreuve.

Il est possible de louer un transpondeur sur le circuit auprès du TTE.

Les concurrents sont responsables :

- Du bon montage du transpondeur et de son bon état de fonctionnement (En cas de doute, le CT pourra vérifier).
- Le Transpondeur doit être fixé dans le passage de roue avant droit, verticalement, en avant de l'axe de la roue

comme présenté ci-dessus =>



11-2. Radio / Equipement

Voir Règlement Sportif Rencontres Peugeot / Partie1 / Art. 4-1/1 page 5

11-3. Caméra embarquée et vidéos

Voir réglementation du Livret Technique FFSA pour la pose de la caméra.

- La carte mémoire peut être demandées à tout moment par la DC. Sans présentation à cette demande, seules les images du circuit feront foi.
- Si le concurrent souhaite faire une réclamation avec images à l'appui, il devra s'assurer de la légitimité de celles-ci et devra faire une demande au DC avant de les présenter.
- En cas de parc fermé, le pilote ou à défaut le Team Manager ou mécanicien de l'équipe sera autorisé à prélever la carte mémoire sur la voiture sous réserve qu'il soit accompagné d'un Officiel accrédité (Chargé des relations concurrents, CT).
- Il devra produire les images demandées par la DC sur son propre ordinateur.
- Toute caméra fixée sur le casque ou la visière est strictement interdite.

Art. 12 – Electricité

12-1. Equipement électrique

Tous les équipements électriques de la 208 Racing Cup (boîtier de puissance, faisceaux électriques, calculateur, capteurs, actuateurs...) doivent être présents, opérationnels et en parfait état de fonctionnement à tout moment d'une épreuve.

Les modifications, autres que celles présentées dans le bulletin technique N° 2016-01, ne sont pas autorisées.

Il sera possible d'utiliser un moyen externe de ventilation à condition que cet appareil fonctionne uniquement avec une source d'énergie indépendante de 12 V.

Toute alimentation électrique de 110 ou 220 V est interdite sur la pitlane.

12-2. Calculateur et Système d'acquisition

- Le calculateur Magneti Marelli doit demeurer à son emplacement d'origine.
Les CT doivent pouvoir se connecter à ce calculateur à tout moment lors d'une épreuve.
De ce fait, ils peuvent exploiter les données enregistrées lors des contrôles de conformités techniques.
- Le bon état de la prise de connexion ("*Ethernet*") et du faisceau est de la responsabilité du concurrent.
Tout effacement des acquisitions de données des calculateurs installés dans les 208 Racing Cup est interdit pendant la durée des épreuves,
des Vérifications Techniques préliminaires aux vérifications techniques finales.
- Un calculateur, identifié par son n° de série, est dédié à une seule voiture.
Il est enregistré par les CT lors des vérifications techniques préliminaires et ne peut pas être utilisé sur une autre voiture.

En cas de panne, L'organisation du TTE se réserve le droit :

- De tirer au sort avant chaque épreuve un calculateur et l'attribuer à un concurrent pour la durée d'une épreuve totale ou partielle
- De contrôler ou remplacer un calculateur à tout moment de l'épreuve sur décision des CT.
- D'effectuer un prélèvement à tout moment de l'épreuve pour vérification chez Peugeot Sport.

12-3. Mise en route

Le démarrage de la voiture doit être effectué seulement par le pilote assis dans celle-ci, la commande de démarrage étant actionnée par ce dernier uniquement.

Art. 13 – Système d'éclairage

13-1. Eclairage

Pour les voitures équipées d'origine de phares, les phares additionnels à leds ou autres sont interdits.

En cas de panne, un éclairage de substitution pourra être accepté sous contrôle et accord d'un CT.

SI NON-RESPECT Art. 13-1 : transmission du dossier au Collège des CS.

13-1/1 Phares

Seuls les phares de la 208 Racing Cup sont autorisés.

Il est autorisé de remplacer les lampes qui équipent les optiques des feux AV d'origine par des lampes 100 watts

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

Tous ces dispositifs devront être réglés de façon à ne pas éblouir les conducteurs des voitures qui précèdent.

13-1/2 Antibrouillard

Seul le 3^{ème} feu stop est autorisé pour assurer la fonction d'antibrouillard arrière conformément à l'Info-Tech 19-02 relative.

13-2. Essuie-glaces

Au moins un essuie-glace, côté conducteur, en état de fonctionnement est obligatoire pour les voitures munies d'un pare-brise.

Art. 14 – Circuit de carburant

14-1. Contrôle et Procédure

Le carburant utilisé doit être de l'essence commercialisée selon les normes définies dans la "Réglementation Technique FFSA / Art. 252-9", sans adjonction autre que celle d'un produit de lubrifiant usuel.

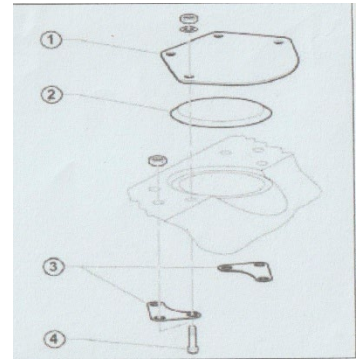
- Des prélèvements pourront être effectués et se dérouleront de la façon suivante :
3 échantillons de 1 litre chacun seront prélevés dans le réservoir de carburant dans 3 conteneurs neufs.
- Échantillon N°1 : destiné à l'analyse.
- Échantillon N°2 : conservé par le concurrent.
- Échantillon N°3 : conservé par les CT pour d'éventuelles contre-expertises.
 - Les conteneurs seront identifiés et scellés par les CT en présence du concurrent ou de son représentant.
 - Aucune contestation ne pourra être retenue sur l'origine, le transport ou la conservation des échantillons N°1 et N°3.
 - Le concurrent devra prendre toute disposition afin qu'il soit toujours possible de prélever, dans le réservoir de la voiture, une quantité minimale de 4 litres de carburant nécessaires à l'analyse après les qualifications ou les courses.
 - L'impossibilité de prélever une quantité de 4 litres de carburant dans le réservoir sera considéré comme une non-conformité.

14-2. Réservoir

- Le bouchon de remplissage ne devra pas présenter de poignée ou appendice métallique en saillie de la carrosserie.
- Les réservoirs additionnels sont interdits.

Trappe à essence =>

On pourra agrandir la découpe du plancher afin de faciliter la dépose/repose de la pompe à essence
Pour cela il faudra remplacer le cache plastique (2) par une plaque métallique (1) vissée et étanche suivant le schéma ci-contre.



14-3. Echappement

- Conforme au "Règlement standard des circuits".
- Niveau sonore pour les circuits :
- **En statique :**
La mesure sera faite conformément à la Réglementation Technique FFSA Art.4.2.3.1 "Méthode de mesure du bruit"
La valeur maximale autorisée est de 100 dB à 75% du régime maxi.
- **En dynamique :**
La valeur maximale autorisée est de 100 dB sans tolérance selon la procédure suivante :
 - La mesure du bruit sera faite avec un sonomètre en position courbe A et temps de réponse rapide, tel que décrit dans la Publication 179 (1065) "Sonomètre de précision" de la Commission Electronique Inter (CEI) sur les caractéristiques des appareils de mesure de bruit.
 - La mesure sera prise en bord de piste en un point défini par le CT et validée par le Collège des CS.
Position du sonomètre : Axe de mesure : perpendiculaire à la piste / Hauteur : 1,30 m par rapport au sol.

Art. 15 – Sécurité

15-1. Extincteur

L'utilisation d'un système d'extinction automatique embarqué est obligatoire.

L'extincteur devra être installé de façon à respecter l'article 253-7.2.2 de l'annexe J et les instructions du fabricant.

Les informations suivantes doivent figurer visiblement sur l'extincteur : capacité, type de produit extincteur, poids ou volume du produit extincteur, date de vérification de l'extincteur (pas plus de 2 années après la date de remplissage ou après celle de la dernière vérification).

En conformité avec le Tableau de Sécurité Circuit FFSA en cours.

Obligations :

- La position ON (marche) devra être respectée pour les commandes automatiques.
- Le boîtier de commande devra posséder une batterie de 9 volts chargée.
- Les goupilles de sécurité devront être enlevées avant le départ de chaque course ou séances d'essais pour les commandes manuelles.

15-1/1 Positionnement et montage des buses

- Le positionnement des buses et le cheminement du circuit de pulvérisation d'extincteur devra respecter les instructions figurant dans le manuel du fabricant.
- - Assurez-vous que les buses d'extincteur soient placées de façon à ne pas rencontrer d'obstacle direct et ainsi pulvériser efficacement sur les points importants, source possible de départ d'incendie (arrivée d'essence, modine/filtre à huile, échappement, alternateur...)
- Dans l'habitacle, il est recommandé d'orienter les buses vers les jambes du pilote et d'éviter le visage.

15-1/2 Fixation et support des buses

- La fixation des buses uniquement à l'aide de rilsans est interdite.
Il est obligatoire de fixer chacune des buses du système sur un support solide (tôle fine, ou assimilé).
- Les supports doivent être solidement fixés par l'intermédiaire de rivets, vis ou assimilé.
- - Si la fixation du support s'effectue autour d'un tube d'arceau, celle-ci doit solidariser le support au tube à l'aide de colliers de serrage métalliques uniquement, empêcher la rotation du support et ne pas porter atteinte à la rigidité structurelle de celui-ci.

Rappel : sur un tube d'arceau, aucun perçage, fixation par vis, rivets ou assimilé n'est autorisé.

15-1/3 Contrôle et Remplissage

- La jauge de pression de l'extincteur doit être dans la zone préconisée (zone verte sur l'affichage).
- Le dernier contrôle ou remplissage du système d'extinction doit dater de moins de 2 ans.
Cette information doit être visible et lisible lors des Vérifications Techniques.
- Le contrôle/révision ou remplissage doit être effectué uniquement par le fabricant de l'extincteur ou par un de ses distributeurs agréés.

La pose d'un extincteur manuel est autorisée dès lors qu'il vient uniquement en complément du système d'extinction automatique obligatoire. Son installation devra respecter les instructions d'installation du fabricant.

15-2. Harnais

Les harnais sont obligatoires et doivent être conforme à la Réglementation FFSA (§ 6.1 de l'article 253).

La date de validité de chaque sangle doit être respectée. Si une sangle est endommagée ou si le dispositif de verrouillage ne fonctionne pas correctement, le harnais devra obligatoirement être remplacé.

15-3. Siège baquet

L'utilisation d'un des baquets conformes à la Réglementation FFSA (§12 de l'article 253) est obligatoire.

Les baquets en matériaux composites de type carbone et/ou kevlar sont interdits.

L'utilisation d'équerres homologuées associées à des vis M8 de classe 10.9 au minimum est obligatoire et elles peuvent être fixées sur les glissières de siège Peugeot.

15-4. Anneaux de remorquage

Les anneaux de remorquage devront être accessibles en permanence durant toutes les épreuves, être en bon état, peints d'une couleur vive (jaune, orange ou rouge) différente de la couleur de la voiture.

15-5. Sangles de prise en remorque

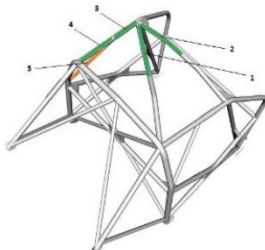
Les sangles de prise en remorque telles qu'homologué en FIA doivent être en parfait état, être visibles par une personne située debout à l'extérieur de la voiture et doivent être indiquées par une flèche.

L'assemblage de la sangle de remorquage AV et AR doit être réalisé conformément au Bulletin Technique N°2015-02.

15-6. Protection d'arceau sous pavillon

Des mousses de protection d'arceau, issues de la liste technique FIA n°23, devront être mises en place. Chaque garniture doit être fixée de façon telle qu'elle ne soit pas mobile par rapport au tube.

Conformément au schéma d'implantation =>



Repère	Ø tube	L. Padding
1	Ø40	500 mm
2	Ø40	500 mm
3	Ø40	200 mm
4	Ø40	360 mm
5	Ø30	500 mm

TROPHEE TOURISME ENDURANCE
1282, route de l'Espérance – 72560 CHANGE – France
Email : contact@trophee-endurance.fr

Commissaires Techniques Responsables

Jean-Claude BRIGAUD / Tél. 06 27 08 61 71
jc.brigaud@wanadoo.fr

Daniel LEFORT / Tél. 06 09 74 72 54
daniel.lefort0@orange.fr

Organisateurs :

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

Partie 2 : 206 S16 RPS Courses Relais

I. Organisation	P 18
II. Utilisation du Règlement Technique	P 18
III. Déroulement des Vérifications Techniques	P 18
IV. Mesures et Instruments	P 18
V. Rapport de Vérifications	P 19
VI. Pièces non-conformes	P 19

Art. 1 - Définition des voitures autorisées

1-1. Voitures éligibles	P 19
1-2. Conformité	P 19

Art. 2 - Modifications et Adjonctions autorisées ou obligatoires

2-1. 206 S16 RPS	P 19
2-2. Fiche technique	P 20

Art. 3 - Poids minimum

3-1. Poids 206 RPS	P 20
3-2. Lest	P 20

Art. 4 - Moteurs

4-1. Démarrage	P 20
4-2. Calculateur d'injection	P 21

Art. 7 - Pneumatiques

7-1. Pneumatiques	P 21
7-2. Caractéristiques	P 21

Art. 8 – Suspensions – Amortisseurs P 21

Art. 9 - Carrosserie extérieure

9-1. Adjonction	P 22
9-2. Réparation et entretien	P 22
9-3. Pare-boues	P 22
9-4. Garnitures de portes	P 22
9-5. Lave-glacé	P 23

Art. 10 - Intérieur de la voiture

10-1. Structure anti-tonneau et Mousse	P 23
10-2. Vitres – Filets – Film anti-déflagration	P 23
10-3. Pare-brise	P 23
10-4. Essuie-glaces	P 23

Art. 11 - Accessoires additionnels

11-1. Transpondeur	P 24
11-2. Acquisition de données – Radio - Equipement	P 24
11-3. Caméra embarquée et Vidéos	P 24

Art. 13 - Système d'éclairage

13-1. Eclairage	P 24
-----------------	------

Art. 14 – Circuit de carburant

14-1. Contrôle et procédure	P 24
14-2. Réservoir	P 25
14-3. Echappement	P 25

Art. 15 – Sécurité

15-1. Extincteur	P 25
15-2. Harnais	P 25
15-3. Siège baquet	P 25
15-4. Anneaux de remorquage	P 25
15-5. Batterie	P 25

=> Contacts P 26

Annexes :

A/ Planche d'Identification – B/ Transpondeur – C/ Ravitaillement

Définitions : CT (Commissaire Technique) / CS (Commissaire Sportif : Collège) / DC (Direction/Directeur de Course) / TM (Team Manager)

I. Organisation

TROPHEE TOURISME ENDURANCE

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 : 06 09 74 67 64

Yannick Dondel : 06 03 70 52 08

II. Utilisation du Règlement technique

Le présent Règlement est rédigé en termes d'autorisations.

Par conséquent, toute modification est interdite si elle n'est pas autorisée par le présent Règlement.

Par ailleurs, toute modification autorisée ne peut justifier une modification non autorisée.

Hors précisions concernant les articles ci-dessous, les textes à appliquer sont ceux édités par la FFSA/FIA relatifs :

- Dans ce Règlement Technique et à la Réglementation RTS en cours.
- Dans les Additifs ou annexes qui pourront être publiés en cours d'année.
- Dans les Notices de montage de la 206 S16 RPS

Publiés sur le site : <https://trophee-endurance.fr/> 206-208Relais

Seuls ces règlements sont les références pour participer aux épreuves du TTE.

Toute anomalie relevée par le/les Commissaires Techniques, sera communiquée à la Direction de Course.

III. Déroulement des Vérifications Techniques

- Elles sont **obligatoires et les horaires doivent être respectés.**
- Elles portent sur la sécurité et la conformité visuelle de l'année en cours.

Le concurrent devra se présenter et remettre :

- La photocopie de son engagement tamponné "Vérifications Techniques" au plus tôt (1H après les Vérifications Administratives).
- Le Passeport Technique de la voiture.
- **La Fiche d'Homologation originale et/ou de la Fiche d'Extension si elle existe.**
- La Fiche d'Homologation originale ou de la Coupe de Marque est obligatoire et doit être présentée aux Vérifications Techniques.
- Toute voiture non vérifiée et/ou non conforme à la Réglementation Technique FFSA ne pourra pas participer à l'épreuve.
- Des vérifications complémentaires pourront être effectuées à tout moment des épreuves.

Elles portent sur le Règlement Technique de la Série TTE et les Réglementations de la FFSA et notamment de l'Annexe J de l'année en cours entre autres. Elles sont définies en accord avec la DC et les CS du Collège.

L'Organisateur se réserve le droit de demander des Vérifications Techniques, effectuées par un CT désigné, sous couvert des CS du Collège, à n'importe quel moment de l'épreuve sans en faire la demande auprès du DC.

- Dans le cadre de la Vérification d'un moteur, ce dernier sera plombé.
- Dans le cadre de la Vérification d'un ensemble (moteur/bv/pont), la voiture sera plombée "pose de scellé".
- Le passage au banc moteur se fera par une Société agréée (ex. Oréca...).
- Le passage de l'ensemble de la mécanique se fera par une Société possédant un banc correspondant à la puissance à vérifier.

Pour les passages, le calculateur moteur sera retiré par le Commissaire Technique puis plombé en attente de Vérification.

En cas de non-conformité :

Tous les frais (passage au banc, remontage, fournitures et déplacements des officiels) seront à la charge du concurrent.

En cas de conformité d'un moteur tournant :

Les frais de déplacements des Officiels et fournitures (joints/huile) seront pris en charge par le TTE.

Chaque voiture est identifiée par sa Fiche Technique ainsi que par son numéro de vignette du Passeport Technique et son numéro de course

- Tout changement de voiture durant la saison devra être notifié, soit par écrit, soit par email à l'organisateur TTE et pourra faire l'objet de l'attribution d'un nouveau numéro.
- Si un concurrent souhaite changer de voiture et conserver le même numéro pour le Challenge Relais, la voiture devra être identique à celle utilisée précédemment (même marque, même type). Le concurrent devra en faire la demande écrite à l'organisateur TTE avant l'établissement de la "liste des autorisés à prendre part aux essais". Si le concurrent obtient l'approbation de l'organisateur TTE. Il devra faire contrôler sa voiture par les CT, et avoir leur validation, avant de pouvoir l'utiliser.

IV. Mesures et Instruments

Seuls les instruments de mesure, de dimension, de poids, de pression ou de capacité utilisés par le CT du TTE feront foi sur les valeurs mesurées en cas de contestation.

V. Rapport des Vérifications

Les conclusions des Vérifications effectuées seront publiées après chaque épreuve. Ces résultats ne comprendront aucune donnée chiffrée particulière, sauf lorsque la voiture sera jugée non-conforme au Règlement Technique. L'Organisateur se réserve le droit d'ajouter un ou plusieurs Avenant(s) durant la saison.

VI. Pièces non-conformes

- Les concurrents et pilotes sont tenus d'utiliser les pièces d'origine AUTOMOBILES PEUGEOT et PEUGEOT SPORT.
Tout contrevenant sera disqualifié des manifestations des Rencontres PEUGEOT.
- Les pièces mécaniques relevées suite à des Vérifications Techniques et déclarées non-conformes après démontage seront obligatoirement saisies par le CT.
- Le Règlement Technique est défini en début d'année et approuvé par la FFSA.
- Le nouveau Règlement entrera en vigueur au jour de sa publication.

En cas de non-conformité technique le CS/TTE se réserve le droit d'exclure le concurrent concerné de l'épreuve et/ou du Challenge avec annulation des points acquis.

Art. 1 – Définition des voitures autorisées

1-1. Voitures éligibles

206 RPS : Conforme à la Réglementation des RENCONTRES PEUGEOT SPORT avec l'accord des CT.

- > **Peugeot** 206 S16, 2 litres, type mine **2 CRFNF**, conduite à gauche, version française. avec air conditionné.
- > Code moteur : **EW10J4** type réglementaire **RFN** et **RFR**.

Préalablement à tout engagement, les concurrents devront s'assurer de l'éligibilité de leur voiture auprès des organisateurs et du CT Responsable. Les Organisateurs et CT du TTE étudieront chaque demande en vue de l'acceptation ou non d'un type de voiture de course à participer aux épreuves du TTE. Cette demande devra être formulée par mail (contact@trophee-endurance.fr) et fera l'objet d'une réponse par mail.

1-2. Conformité

- Tout engagement signé à chaque épreuve vaut acceptation du Règlement Technique.
- Les voitures devront être en tous points conformes à leur Fiche homologation ou à leur Réglementation (pour les Coupes de Marque entre autres).

Art. 2 – Modifications et adjonctions autorisées ou obligatoires

2-1. 206 S16 RPS

- Tout remplacement de pièce usagée doit se faire par une pièce d'origine PEUGEOT 206 S16 ou PEUGEOT SPORT référencée par AUTOMOBILES PEUGEOT.
- Toutes les interventions sur la voiture doivent être effectuées selon les méthodes définies par AUTOMOBILES PEUGEOT d'une part, et conformément à ce Règlement Technique d'autre part.
- Le montage du kit "206 RELAIS et SPRINT" type formule de promotion Circuit 2006 est obligatoire dans sa totalité. Les pièces fournies dans ce kit ne doivent en aucun cas être modifiées ou inversées.
- Les voitures devront être présentées à chaque course dans un état soigné et conforme en mécanique, carrosserie et identifications.
- **Ce Règlement Technique fait office de notice de montage, ce qui veut dire que toutes les instructions indiquées ci-après doivent être respectées et appliquées les unes après les autres ainsi que celles diffusées dans les informations techniques PEUGEOT SPORT.**

Attention : Toutes les valeurs et particularités notifiées dans ce règlement doivent être scrupuleusement respectées et n'évoluent pas en fonction des évolutions des voitures de série, il est donc impératif de faire certains contrôles lors de la réparation d'une voiture.

2-2. 206 S16 RPS : Fiche Technique

MOTEUR	
Type / Emplacement	EW10J4 Type réglementaire RFN ou RFR transv. AV
Cylindrée	1997 cm ³
Alésage / Course (mm)	85 mm + 0,04 mm / 88 mm
Rapport volumétrique	10,8/1
Puissance / Régime	138 Ch / 6000 Tr/mn
Régime maxi	6550 Tr/mn
Coule maxi / Régime	19 m.daN / 4100 Tr/mn
Distribution	Courroie / 2 AAC / 16 Soupapes
Vilebrequin	5 Paliers
Refroidissement	Eau
Injection	Magneti Marelli
Allumage	Couplé à l'injection
Lubrification	Carter Humide / Echangeur
TRANSMISSION	
Mode	Traction avant
Embrayage	Mono-disque
Boîte de vitesses	BE4R à 5 Rapports +MAr
CHASSIS	
Structure et matériaux	Coque + Arceau
Suspension AV	Pseudo MacPherson + Barre Anti-Roulis
Suspension AR	Bras Tirés + Barre Anti-Roulis
FREINS/DIRECTION	
Frein avant	Etriers flottants Disques ventilés Ø 283 mm épaisseur 22 mm
Frein arrière	Etriers flottants série Disques non ventilés Ø 247 mm épaisseur 8 mm
Direction	Crémaillère assistée série
Roues	Jante alliage d'aluminium 6x15
POIDS minimum de course 930 kg.	

Art. 3 – Poids minimum

3-1. Poids 206 RPS

A l'issue de chaque séance d'Essais Qualificatifs et de chaque Course, toute voiture pourra être pesée, sans pilote, avec la quantité restante de carburant dans le réservoir, et à l'exclusion de toute intervention, modification ou adjonction de quoi que ce soit.

3-2. Lest

- En dessous du poids minimum, il sera obligatoire de poser un lest de blocs solides, fixé au moyen de boulons. Il sera obligatoirement fixé sur le plancher à la place du siège passager AV.
- Si la voiture comporte un lest, celui-ci doit obligatoirement faire l'objet d'une déclaration de la part du concurrent et doit être plombé par un CT et mentionné sur le Passeport Technique.
- L'état des scellés et leur présence sont de la responsabilité du concurrent.
- Tout lest non plombé ou tout plombage détérioré sera considéré comme non conforme.

Art. 4 – Moteurs

Les voitures devront être en tous points conformes à leur Fiche d'Homologation ou à leur Règlementation (pour les Coupes de Marque entre autres).

4-1. Démarrage

La mise en marche du moteur ne peut s'effectuer, tant dans les stands que sur la grille de départ, qu'avec le démarreur d'origine actionné par le pilote assis à son poste de pilotage.

Mise en route : Moteur - Boîtier - Alimentation en air

- Le démarreur est libre ainsi que ses contacteurs et câblages.
Il est permis d'isoler thermiquement et de ventiler le corps du démarreur et du collecteur d'échappement.

- Il sera possible d'utiliser un moyen externe de ventilation à condition que cet appareil fonctionne uniquement avec une source d'énergie indépendante de 12 V.
- Toute alimentation électrique de 110 ou 220 V est interdite sur la Pitlane.
- Seul l'air est autorisé comme comburant.
- Les éléments constitutifs des boîtiers et conduits d'air sont libres.
Cette liberté doit être entendue dans la fonction du système sans aucune adjonction mécanique ou électrique.
- L'utilisation de goulottes d'air devra s'effectuer sans découpe de la carrosserie, ni des passages de roues.

4-2. Calculateur d'injection

- Un calculateur de course peut être tiré au sort avant chaque épreuve.
- Il est dédié à une seule voiture. Il ne peut pas être utilisé sur une autre voiture.
- **Il est attribué seulement pour la durée de l'épreuve mais peut être contrôlé ou remplacé à tout moment de l'épreuve sur décision des CT.**
- La prise diagnostique du faisceau doit être utilisable afin de contrôler la conformité du calculateur.

Art. 7 – Pneumatiques

7-1. Pneumatiques

- Aucun système de chauffage des pneumatiques n'est autorisé (ex : couverture chauffante, armoires chauffantes), ni dans les stands, ni sous les structures personnelles dans le parc concurrents.
- Tout système visant à piloter la pression des pneus est interdit.
- Aucune modification des pneumatiques ne sera autorisée, ni sur la bande de roulement ni sur les flancs (retailage, rechapage, traitement de surface ou adhérisation).
- Tout flanc d'un pneumatique anormalement usé pourra entraîner le remplacement de celui-ci, sur simple demande de Peugeot Sport.
- Pour la bande de roulement, le contrôle s'effectuera transversalement sur 3 rangées de témoins consécutives, soit 12 témoins en tout. Sur ces 12 témoins, au-delà de 4 témoins entamés, le pneu sera déclaré non conforme.
- Toute bande de roulement anormalement usée pourra entraîner le remplacement du pneumatique sur simple demande de Peugeot Sport.
- La fixation des roues sur moyeu peut-être à vis ou à goujons.

Vous devez impérativement respecter le sens de montage des pneumatiques.

7-2. Caractéristiques

- Toute modification de la structure des pneumatiques, rechapage, traitement de surface sont interdits.
- Les pneumatiques retailés, hors préconisations justifiées du fabricant sont interdits en Essais et en Course.
- Les couvertures chauffantes et autres systèmes pour chauffer les pneus sont interdits.
- Les pneus de tourisme (Hors slick) devront porter la mention "E" ou "DOT".

SI NON-RESPECT Art. 7 : Transmission du dossier au Collège des CS pouvant aller jusqu'à la disqualification de l'épreuve.

Jantes =>
Les jantes devront être des jantes en alliage et d'origine 206 S16.
Jante alliage FOUORE 6J15.4.28 (Réf Peugeot Sport 540200)
Aucun autre modèle de jante ne sera autorisé.



Art. 8 – Suspensions- amortisseurs

8-1. Amortisseurs

Les amortisseurs et ressorts avant et les amortisseurs arrière des 206 RPS engagé en course relais doivent être obligatoirement vérifiés chez la Société VIAROUGE.

En cas de conformité : des plombs et des étiquettes seront apposés.

En cas de non-conformité : seuls les amortisseurs et ressorts distribués par la Société VIAROUGE seront autorisés.

Diamètres :

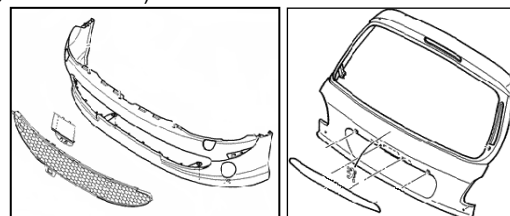
- La barre anti-devers Avant diamètre 20mm maxi
- La barre anti-devers Arrière diamètre 21 mm maxi
- La barre de torsion Arrière 19.5 mm maxi

9-1. Adjonction

- En cas de perte, en séance qualificative ou en course, d'un élément de la voiture (bouclier, extension d'aile...) il est rappelé à chaque concurrent que celui-ci engage sa responsabilité à l'issue de la course ou des essais lors des Vérifications Techniques finales concernant le poids minimum de sa voiture.
- Une fois la ligne d'arrivée franchie, toute intervention sur la voiture est formellement interdite, cette zone étant considérée comme un parc fermé.

Suite aux évolutions de style de la 206, il est vivement recommandé d'équiper les "anciennes" voitures des équipements de style de la "nouvelle" 206 (grille de spoiler, feux arrière, élément décoratif supérieur, plaque de police, volet arrière...).

Grille entrée d'air :	Réf. 7414 EN
Obturbateur :	Réf. 7429 A1
Emblème Lion :	Réf. 7810 J8
Enjoliveur de plaque :	Réf. 8742 F6
Feu AR Gauche :	Réf. 6350 S0
Feu AR Droit :	Réf. 6351 S0



En toute circonstance, les opérations de remplacement ou de réparation d'élément de carrosserie doivent être réalisées selon les méthodes définies par AUTOMOBILES PEUGEOT.

Toute voiture qui présentera des traces évidentes de renforts ou de modifications dans les zones de liaison des éléments soudés, sera considéré comme non conforme.

9-2. Réparation et entretien

Toute pièce spécifique montée en rechange devra obligatoirement être d'origine.

9-3. Pare-boues

Il est autorisé de supprimer l'ensemble des pare-boues :

Par conséquent, pour les voitures non multiplexées, il est obligatoire de déplacer le support de la prise du faisceau moteur qui se trouve dans le passage de roue AVG.



Dépointer le support de connecteur

Partie à supprimer =>

Traçage pour le pliage : 20 mm =>

Traçage pour le pliage : 25 mm =>

Partie à supprimer =>



Profil du support après pliage



Fixer le support sur le longeron à l'aide de rivets et monter le connecteur.

Toutefois si vous ne désirez pas supprimer les pare-boues, il est obligatoire d'enlever les trappes des pare-boues avant, ainsi que les obturateurs antibrouillards du bouclier avant pour favoriser le refroidissement.

9-4. Garnitures de portes

Il est autorisé de supprimer les garnitures de portes d'origine et de les remplacer par des panneaux de portes pouvant être réalisés en feuille de métal d'une épaisseur minimum de 0,5 mm, en fibre de carbone d'une épaisseur minimale de 1mm ou autre matériau solide et non combustible d'une épaisseur minimale de 2 mm (un gabarit de découpe peut être fourni).

9-5. Lave-glace

Le montage du bocal de lave-glace est obligatoire.
Il est autorisé de remplacer le volant d'origine par :

- Un volant 3 branches "368" Réf. 99061-01
- Un volant 3 branches "Pro" Réf. 99062-01
- Un moyeu Réf. 99061-02

Il est autorisé de fixer au plancher une plaque en aluminium strié (anti-dérapante) sous les pieds du pilote (positionnement libre) ainsi qu'un repose-pied. Les dimensions de cette plaque ne doivent pas dépasser 400x500 mm et doivent avoir une épaisseur minimum de 2 mm. La fixation de cette plaque doit impérativement se faire par rivetage ou collage directement sur la caisse.

Art. 10 – Intérieur de la voiture

10-1. Structure anti-tonneau et Mousse

10-1/1 Structure anti-tonneau

Le montage d'une armature de sécurité est obligatoire.

Elle peut être :

- Construite selon les exigences de la "Réglementation Technique / Articles 253.8" de l'année en cours.
- Ou Homologuée ou certifiée par une ASN (FFSA pour la France).
- Ou Homologuée par la FIA conformément au "Règlement pour armature de sécurité".

Avant toute implantation d'arceau dans une nouvelle voiture, le concurrent devra s'informer auprès des Commissaires Techniques de la validation de ces équipements.

10-1/2 Mousse d'arceau

Aux endroits où le casque du pilote peut entrer en contact avec l'armature de sécurité, une garniture ininflammable (Ø 40mm) aux normes FIA est **obligatoire**.

10-2. Vitres - Filet - Film anti-déflagration

10-2/1 Vitres fermées

Si les vitres sont en verre feuilleté, l'utilisation de films antidéflagrants transparents et incolores sur les vitres latérales est obligatoire :

- Epaisseur maximum : 100 microns.
- Le mécanisme d'ouverture des vitres est libre.

10-2/2 Filet

L'utilisation d'un filet fixé sur la structure anti-tonneau est obligatoire.

Ce filet doit être placé côté conducteur et avoir les caractéristiques suivantes :

- Largeur minimum de bande : 19 mm.
- Dimension minimum des ouvertures : 25 x 25 mm.
- Dimension maximum des ouvertures : 60 x 60 mm.

et recouvrir l'ouverture de la vitre jusqu'au centre du volant.

10-2/3 Film anti-déflagration

La pose de films anti-déflagration transparents et incolores est **obligatoire** sur les vitres latérales avant et arrière.

Kit films anti-déflagration disponible à la Boutique Peugeot Sport réf : 216500-12.

Il est obligatoire d'utiliser un filet anti-défenestration conforme à la Réglementation FFSA (§11.2 de l'article 253) pendant toutes les épreuves.

10-3. Pare-brise

Un pare-brise pourra être refusé au contrôle technique sur simple décision d'un Responsable Technique, s'il présente une détérioration de la feuille intérieure ou en fonction de son état général. Dans ce cas, il devra être remplacé avant l'épreuve.

10-4. Essuie-glaces

Au moins un essuie-glace, côté conducteur, en état de fonctionnement est obligatoire pour les voitures munies d'un pare-brise.

Art. 11 – Accessoires additionnels

11-1. Transpondeur

Chaque voiture devra être équipée d'un transpondeur de Marque TAG HEUER by Chronolec Prottime Elite fil +12V, COBRA 360 fil 12V

Les concurrents sont responsables :

- Du bon montage du transpondeur et de son bon état de fonctionnement

(En cas de doute, le CT pourra vérifier).

Il est possible de louer un transpondeur sur le circuit auprès du TTE.

11-2. Acquisition de données / Radio / Equipement

Voir Règlement Sportif Rencontres Peugeot / Partie1 / Art. 4-1/1 page 5

11-3. Caméra embarquée et vidéos

Voir réglementation du Livret Technique FFSA pour la pose de la caméra.

- La carte mémoire peut être demandées à tout moment par la DC. Sans présentation à cette demande, seules les images du circuit feront foi.
- Si le concurrent souhaite faire une réclamation avec images à l'appui, il devra s'assurer de la légitimité de celles-ci et devra faire une demande au DC avant de les présenter.
- En cas de parc fermé, le pilote ou à défaut le Team Manager ou mécanicien de l'équipe sera autorisé à prélever la carte mémoire sur la voiture sous réserve qu'il soit accompagné d'un Officiel accrédité (Chargé des relations concurrents, CT).
- Il devra produire les images demandées par la DC sur son propre ordinateur.
- Toute caméra fixée sur le casque ou la visière est strictement interdite.

Art. 13 – Système d'éclairage

13-1. Eclairage

13-1/1 Phares

Les optiques de phares pourront être protégés par de l'adhésif plastique transparent. En aucun cas la protection transparente ne pourra modifier les caractéristiques aérodynamiques de la voiture et les caractéristiques réglementaires de l'éclairage.

13-1/2 Signalisation

Les phares ainsi que les feux arrière (stop, clignotants, feux de pluie, veilleuses) doivent être en état de fonctionnement pendant toute la durée de l'épreuve. Ils seront contrôlés aux Vérifications Techniques et ne doivent en aucun cas être modifiés.

Pour les voitures équipées d'origine de phares, les phares additionnels à leds ou autres sont interdits.

A L'ARRIERE :

- ✓ 2 Feux d'une puissance de 7 watts alimentés en même temps que les éclairages avant.
- ✓ 2 Feux Stop d'une puissance de 21 watts.
- ✓ 1 Feu Pluie

En cas de panne, un éclairage de substitution pourra être accepté sous contrôle et accord d'un CT.

SI NON-RESPECT Art. 13-1 : transmission du dossier au Collège des CS.

Art. 14 – Circuit de Carburant

14-1. Contrôle et Procédure

Le carburant utilisé doit être de l'essence commercialisée selon les normes définies dans la "Réglementation Technique FFSA / Art. 252-9", sans adjonction autre que celle d'un produit de lubrifiant usuel.

- Des prélèvements pourront être effectués et se dérouleront de la façon suivante :

3 échantillons de 1 litre chacun seront prélevés dans le réservoir de carburant dans 3 conteneurs neufs.

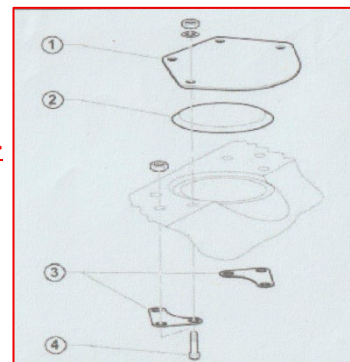
- Échantillon N°1 : destiné à l'analyse.
- Échantillon N°2 : conservé par le concurrent.
- Échantillon N°3 : conservé par les CT pour d'éventuelles contre-expertises.
 - Les conteneurs seront identifiés et scellés par les CT en présence du concurrent ou de son représentant.
 - Aucune contestation ne pourra être retenue sur l'origine, le transport ou la conservation des échantillons N°1 et N°3.
 - Le concurrent devra prendre toute disposition afin qu'il soit toujours possible de prélever dans le réservoir de la voiture, une quantité minimale de 3 litres de carburant nécessaires à l'analyse après les Qualifications ou les Courses.
 - L'impossibilité de prélever une quantité de 3 litres de carburant dans le réservoir sera considéré comme une non-conformité.

14-2. Réservoir

- Les réservoirs d'origine doivent être dans leurs emplacements d'origine
- Le bouchon de remplissage ne devra pas présenter de poignée ou appendice métallique en saillie de la carrosserie.

Trappe à essence =>

On pourra agrandir la découpe du plancher afin de faciliter la dépose/repose de la pompe à essence
Pour cela il faudra remplacer le cache plastique (2) par une plaque métallique (1) vissée et étanche suivant



14-3. Echappement

Conforme au "Règlement standard des circuits".

Niveau sonore pour les circuits :

• En statique :

La mesure sera faite conformément à la Réglementation Technique FFSA Art.4.2.3.1 "Méthode de mesure du bruit"

La valeur maximale autorisée est de 100 dB à 75% du régime maxi.

• En dynamique :

La valeur maximale autorisée est de 100 dB sans tolérance selon la procédure suivante :

- La mesure du bruit sera faite avec un sonomètre en position courbe A et temps de réponse rapide, tel que décrit dans la Publication 179 (1065) "Sonomètre de précision" de la Commission Electronique Inter (CEI) sur les caractéristiques des appareils de mesure de bruit.
- La mesure sera prise en bord de piste en un point défini par le CT et validée par le Collège des CS.

Position du sonomètre :

Axe de mesure : perpendiculaire à la piste / Hauteur : 1,30 m par rapport au sol.

Art. 15 – Sécurité

15-1. Extincteur

Un extincteur manuel de 4 kg acier (poids brut). L'extincteur doit être situé dans l'habitacle et ses fixations doivent être capables de résister à une décélération de 25 G.

Les informations suivantes doivent figurer visiblement sur l'extincteur : capacité, type de produit extincteur, poids ou volume du produit extincteur, date de vérification de l'extincteur (pas plus de 2 années après la date de remplissage ou après celle de la dernière vérification).

Pour les commandes manuelles :

Les goupilles de sécurité devront être enlevées avant le départ de chaque course ou séances d'essais.

15-2. Harnais

Le harnais doit être conforme à la Réglementation FFSA.

15-3. Siège baquet

Le siège baquet ainsi que ses ferrures se montent en lieu et place des fixations du siège d'origine, l'adjonction de renforts ou la modification des ferrures sont autorisées, mais ceux-ci seront soumis à l'appréciation du CT et réalisé en accord avec l'Annexe J FFSA en vigueur.

15-4. Anneaux de remorquage

Les anneaux de remorquage devront être accessibles en permanence durant toutes les épreuves, être en bon état, peints d'une couleur vive (jaune, orange ou rouge), différente de la couleur de la voiture.

15-5. Batterie

Il est obligatoire de mettre en place une sangle de maintien supplémentaire autour de la batterie.

TROPHEE TOURISME ENDURANCE

1282, route de l'Espérance – 72560 CHANGE – France

Email : contact@trophee-endurance.fr

Commissaires Techniques Responsables

Daniel LEFORT / Tél. 06 09 74 72 54

Jean-Claude BRIGAUD / Tél. 06 27 08 61 71

daniel.lefort0@orange.fr

jc.brigaud@wanadoo.fr

Organisateurs :

Yannick DONDEL / Tél. 06 03 70 52 08

Jean-Jacques HENGEL / Tél. 06 09 74 67 64

contact@trophee-endurance.fr

www.trophee-tourisme.com

Partie 3 : TC6 Pirelli Series Sprint / Endurance

Généralités.....	P30
ARTICLE 1 – Véhicules Admis	P31
1.1 Généralité.....	P31
1.2 Définition technique.....	P31
1.2.1 Conformité technique.....	P31
1.2.2 Assemblage.....	P31
1.2.3 Réparation.....	P31
ARTICLE 2 – Vérifications techniques	P32
2.1 Vérifications techniques préliminaires.....	P32
2.1.1 Généralités.....	P32
2.1.2 Scellés / Etiquettes de conformité.....	P32
2.1.3 Organisation.....	P32
2.1.4 Documents à présenter.....	P32
2.3 Vérifications techniques complémentaires.....	P33
2.3.1 Contrôle de conformité technique.....	P33
2.3.2 Contrôle de performance.....	P33
2.4 Vérifications techniques finales.....	P33
2.4.1 Généralités.....	P33
2.4.4 Obligation équipe.....	P33
2.4.5 Conclusions.....	P34
ARTICLE 3 – Coque arceautée	P34
3.1 Désignation et définition.....	P34
ARTICLE 4 – Moteur et suralimentation	P34
4.1 Généralités.....	P34
4.2 Moteur.....	P34
4.2.1 Identification.....	P35
4.2.2 Plombage.....	P35
4.2.3 Intervention mécanique.....	P35
4.2.4 Remplacement.....	P35
4.2.5 Maintenance.....	P35
4.3 Turbocompresseur.....	P35
4.3.1 Identification.....	P35
4.3.2 Plombage.....	P35
4.3.3 Turbo de secours.....	P36
4.3.4 Remplacement.....	P36
4.3.5 Cas de force majeur.....	P36
4.3.6 Maintenance.....	P36
ARTICLE 5 – Carburant / Cartographie	P37
5.1 Carburant.....	P37
5.1.1 Caractéristiques.....	P37
5.1.2 Stockage.....	P37
5.1.3 Conformité.....	P37
5.2 Cartographie.....	P38
5.3 Calculateur et Acquisition de données.....	P38
5.3.1 Calculateur.....	P38
5.3.2 Numéro de série.....	P38
5.3.3 Acquisition de données.....	P38
ARTICLE 6 – Transmission	P38
ARTICLE 7 – Electricité	P38
7.1 Composants électriques.....	P38
7.2 Transpondeur.....	P38
ARTICLE 8 – Châssis, trains roulants	P40
8.1 Ressorts.....	P40
8.2 Amortisseurs.....	P40
8.2.1 Identification.....	P40
8.2.2 Conformité.....	P40
8.2.3 Maintenance.....	P40
8.3 Garde au sol.....	P40
8.3.1 Valeur minimum.....	P40
8.3.2 Conditions de mesure.....	P40
8.4 Anti-roulis.....	P41

8.5 Réglages.....	P41
ARTICLE 9 – Freinage	P41
ARTICLE 10 – Roues et pneumatiques	P41
10.1 Roues.....	P42
10.2 Pneumatiques.....	P42
10.2.1 Modèle.....	P42
10.2.2 Exploitation.....	P42
10.2.3 Quantité de pneumatiques / épreuves.....	P42
10.2.4 Enregistrement et contrôle.....	P42
ARTICLE 11 – Poids	P42
11.1 Poids minimum.....	P42
11.1.1 Poids à vide.....	P43
11.1.2 Poids de course.....	P43
11.2 Lest.....	P43
ARTICLE 12 Carrosserie & aérodynamique	P44
12.1 Esthétique.....	P44
11.1.1 Etat global.....	P44
11.1.2 Signes distinctifs.....	P44
12.2 Vitrages.....	P44
12.2.1 Pare-brise.....	P44
12.2.2 Dispositif de nettoyage pare-brise.....	P44
12.2.3 Vitres latérales.....	P44
12.3 Aérodynamisme.....	P44
12.3.1 Liaison des éléments de carrosserie.....	P44
12.3.2 Soubassement.....	P44
ARTICLE 13 – Equipements	P45
13.1 Equipements de sécurité.....	P45
13.1.1 Volant.....	P45
13.1.2 Siège baquet.....	P45
13.1.3 Support de siège baquet.....	P45
13.1.4 Harnais.....	P45
13.1.5 Filet anti-défenestration.....	P45
13.1.6 Dispositif d'extinction automatique.....	P45
13.1.7 Protection aux tubes d'arceau.....	P46
13.2 Equipements pilote.....	P46
ARTICLE 14 – Eclairage & signalisation	P47
14.1 Eclairage AV.....	P47
14.2 Feux AR.....	P47
14.3 Phares additionnels.....	P47

GENERALITES

Le présent règlement technique a été enregistré auprès de la :

Fédération Française du Sport Automobile (F.F.S.A.)

Ce règlement est rédigé en termes d'autorisations, il faut donc à sa lecture ne jamais oublier que toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée :

Dans le présent règlement technique ou dans un des documents listés ci-dessous :

- La fiche d'homologation FFSA ou FIA de chaque véhicule admis.
- Les extensions d'homologation de chaque véhicule admis.
- La FCV : Fiche de **Conformité Véhicule** établie par le TTE pour chaque véhicule admis.
- La FSV : Fiche de **Spécification Véhicule** établie par le TTE pour chaque véhicule admis.
- Les annexes et additifs au présent règlement technique.
- Les catalogues et nomenclatures officiels de pièces constructeur de chaque véhicule admis.
- Les notices de montage et bulletins techniques officiels des constructeurs de chaque véhicule admis.

Le Trophée Tourisme endurance se réserve le droit de modifier ou ajuster la définition technique des véhicules admis ainsi que la réglementation technique des **TC6-Pirelli Series** à tout moment. Les concurrents seront informés de ces modifications par la publication d'additifs au présent règlement et/ou mise à jour de la FSV ou FCV dédiés à chaque modèle.

Le concurrent est seul responsable de la conformité de son véhicule tout au long des épreuves depuis les vérifications techniques préliminaires jusqu'à la publication des résultats.

Seuls les instruments de mesure de dimension, de poids, de pression ou de capacité, utilisés par les commissaires techniques en charge des **TC6-Pirelli Series** font foi sur les valeurs mesurées en cas de réclamation.

Les illustrations schématiques des pièces présentes dans les catalogues de pièces constructeur ne représentent pas obligatoirement la forme précise de celles-ci, elles ne pourront donc en aucun cas faire foi dans le cadre d'un contrôle de conformité.

Tout engagement signé par le concurrent pour l'épreuve vaut acceptation du présent Règlement Technique.

LEXIQUE

1.1. Modèle

Véhicule de grande série provenant d'une marque de véhicule automobile.

1.2. Constructeur

Entité ayant développé et défini les caractéristiques techniques d'un véhicule de compétition sur la base d'un modèle de la marque et l'ayant homologué auprès de la FFSA ou FIA.

1.3. Fiche d'Homologation

Document établi par le constructeur automobile auprès de la FFSA ou de la FIA détaillant les caractéristiques techniques et pièces homologuées du véhicule concerné.

1.4. Fiche d'extension d'homologation

Document additionnel à la fiche d'homologation établi par le constructeur automobile auprès de la FFSA ou de la FIA. Ce document liste et décrit les modifications apportées et homologuées par le constructeur au véhicule concerné.

1.5. Fiche de Conformité Véhicule (FCV)

Document établi par Service Technique du TTE sur lequel figure le type et la localisation précise des plombs et scellées obligatoires devant équiper le véhicule admis.

1.6. Fiche de Spécification Véhicule (FSV)

Document établi par Service Technique du TTE sur lequel figure les modifications spécifiques ou pièces différentes de la fiche d'homologation uniquement autorisées par l'organisateur à être modifiées ou installées sur le véhicule dans le respect des règles FFSA en vigueur.

1.7. Procédure d'Eligibilité Véhicule

Procédure d'admission à concourir pour un nouveau véhicule n'ayant pas reçu de plombages et/ou scellés de la part de son constructeur. Etabli par le service technique du TTE, elle liste l'ensemble des actions à effectuer ainsi que les contraintes nécessaires à l'admission du véhicule au sein des TC6 Pirelli Series.

1.8. Epreuve

Période à partir de laquelle le concurrent a obligation de se soumettre aux règles du présent règlement, soit depuis les vérifications techniques préliminaires jusqu'à la publication des résultats finaux.

1.9 Session de roulage officielle

Période où le véhicule est assujéti au régime de parc fermé : Essais qualificatifs et courses.

1.110. Pièce d'origine

Référence d'une pièce équipant un ou des modèles de véhicule de série de la marque et ayant été listée par le constructeur dans les catalogues et nomenclatures de pièces détachées du véhicule de compétition homologué.

1.13 Poids

Unité de mesure de la masse d'un véhicule assujéti à la gravité et exprimée en kilogramme (Kg). La méthode et outils de mesure sont ceux défini par la FFSA.

1.14 Télémétrie

Transmission de données et/ou mesures entre un véhicule en course en mouvement ou à l'arrêt, à un équipement de réception (télécommunication) appartenant à quiconque lié à l'engagement de cette voiture.

Art.1 Véhicules admis

1.1 Généralité

Les **TC6 Pirelli Series** sont réservée aux modèles de véhicules compact du segment B répondant aux caractéristiques techniques suivantes :

- Cylindrée maximum : 1.4
- Puissance moteur maximum : 145cv
- Amortisseurs : non réglables hydrauliquement
- Homologation : faisant l'objet d'une homologation constructeur FFSA ou FIA
- Boîte manuelle type série en H
- Différentiel libre sans autobloquant

Véhicules TC6 admis : Peugeot TC6 – Lancia HFRacing FC6 – Opel Racing TC6

L'organisateur se réserve le droit de modifier ou d'étendre la liste des véhicules admis à tout moment après étude préalable des caractéristiques techniques et des performances du modèle présenté afin de garantir l'équité sportive et l'image des **TC6-Pirelli Series**.

1.2 Définition technique

1.2.1. Conformité technique :

Chaque véhicule doit être conforme :

- A sa fiche d'homologation FFSA ou FIA
- A sa Fiche de **Certification Véhicule** (FCV)
- A sa Fiche de **Spécification Véhicule** (FSV)
- A la Règlementation Standard des Circuits FFSA en vigueur.

Il est de la responsabilité du concurrent de s'assurer de la conformité des pièces de rechange montées et utilisées sur son véhicule. Toutes les vis constitutives du kit du constructeur doivent être présente sur le véhicule et serrées. La mise en place de fil à freiner est autorisé.

1.2.2. Assemblage :

L'assemblage des véhicules admis est exclusivement fait à partir des kits de pièces d'origines ou spécifiques définies par le constructeur, dans le respect des notices de montage rédigés par celui-ci et dans les limites explicitées dans la suite du présent règlement.

Toute pièce extérieure aux kits constructeur est interdite si elle n'a pas été clairement identifiée :

- En nomenclature option du véhicule tel que définie par le constructeur.
- Dans la Fiche de **Spécification Véhicule** (FSV) du véhicule tel que définie par le TTE.

1.2.3. Réparation :

Toute réparation ne peut se faire qu'avec les pièces référencées dans les nomenclatures constructeur.

Toute intervention sur le véhicule doit être effectuée selon les méthodes de réparation définies par le constructeur tout en restant conforme à ce règlement technique.

Art.2 Vérifications techniques

2.1 - Vérifications techniques préliminaires

2.1.1. Généralités :

Tout concurrent souhaitant prendre part à une épreuve a l'obligation de se soumettre aux vérifications techniques préliminaires afin que lui soit confirmé le droit de prendre le départ.

L'autorisation à prendre le départ, donnée par le ou les commissaires techniques de la FFSA, n'est pas une condition suffisante de conformité pour la suite du déroulement de l'épreuve.

2.1.2. Scellés / Etiquettes de conformité :

Tout scellé ou étiquette de conformité doit être conforme au visuel décrit dans la Fiche de Conformité Véhicule (FCV) du véhicule admis.

Il est de la responsabilité du concurrent de s'assurer de la possibilité de contrôle des scellés ou étiquettes de conformité par les commissaires techniques à tout moment de l'épreuve.

Un commissaire technique est libre d'apposer tout scellé supplémentaire sur une ou plusieurs pièces mécaniques ou électroniques dont il jugerait nécessaire le contrôle ultérieur.

En cas d'intervention qui nécessiterait la suppression d'un ou plusieurs scellés, une demande doit être faite aux commissaires techniques afin qu'il supervise l'opération et appose un nouveau scellé à l'issue de l'intervention.

Tout scellé déposé sans autorisation du commissaire technique sera considéré comme une non-conformité technique.

2.1.3. Organisation :

Lors des vérifications techniques préliminaires, les commissaires techniques de la FFSA vérifieront :

- Les éléments dits de sécurité
- La présence des éléments d'identification
- La présence des scellés ou étiquettes de conformités tel que décrit dans chaque FCV.
- La présence des signes distinctifs tel que décrit dans chaque FSV.
- La conformité des éléments modifiables autorisés tel que décrit dans chaque FSV.
- La conformité globale du véhicule au présent règlement.

Il est de la responsabilité du concurrent de présenter son véhicule conforme aux points mentionnés au-dessus.

2.1.4. Documents à présenter :

Le concurrent doit présenter les documents suivants :

- La photocopie de son engagement tamponné "Vérifications Techniques" au plus tôt (1H après les Vérifications Administratives).
- Le Passeport Technique de la voiture.
- La Fiche d'Homologation spécimen disponible sur le site internet du TTE.

2.3 - Vérifications techniques complémentaires

2.3.1. Contrôle de conformité technique :

À tout moment d'une épreuve les commissaires techniques pourront réalisés des contrôles pour vérifier la conformité d'un véhicule au présent règlement. Ces contrôles seront réalisés conformément aux règles sportives FFSA en vigueur.

À ce titre, pourront être effectuée, toute opération de contrôle, de comparaison, de prélèvement ou de mesure de performance, sur tout ou une partie du véhicule afin de s'assurer de sa conformité.

Seuls les outillages de mesure et les méthodes de contrôle utilisées par les commissaires techniques font foi lors des contrôles techniques.

Tous les frais résultants de ces vérifications resteront à la charge du concurrent.

2.3.2. Contrôle de Performance :

À tout moment d'une épreuve les commissaires techniques pourront réalisés des contrôles pour vérifier la performance du groupe motopulseur à l'aide du banc de puissance mis à disposition par l'organisateur.

La conformité de performance est établie par comparaison de la courbe de puissance et couple par rapport à la moyenne de l'ensemble des moteurs utilisés dans le cadre des **TC6-Pirelli Series**.

En cas de constatation d'une valeur de puissance ou couple moteur supérieure à la moyenne, il pourrait être procédé au démontage complet du moteur pour contrôle métrologique et/ou visuel.

Si une non-conformité technique est constatée lors des opérations de démontage et/ou contrôle du moteur, le moteur pourra être déplombé et écarté du panel de moteur utilisable dans le cadre des **TC6-Pirelli Series**

Le concurrent sera convié à assister au contrôle de puissance, mais n'aura pas accès à la mesure de puissance

2.4 - Vérifications techniques finales

2.4.1. Généralités :

Tous les pilotes avec leur voiture sont tenus de se diriger sans délais vers la zone de parc fermé après une séance de roulage officielle.

Tout véhicule convoqué doit pouvoir se rendre par ces propres moyens aux vérifications techniques finales sans qu'aucune assistance extérieure ne soit autorisée.

Il est interdit au pilote ou tout membre de son équipe de démonter, réparer ou ajouter quelconque élément à la voiture dans cette zone.

2.4.4. Obligations Equipe :

Aucun membre d'équipe autre que le pilote n'est autorisé à toucher le véhicule, que ce soit en zone de parc fermé, au pied du podium, ou sur le trajet vers les vérifications techniques finales à l'exception d'un seul mécano pour la mesure de pression des pneumatiques.

L'ajustement de pression du pneumatique est interdit.

Il est interdit à tout membre d'équipe ou extérieur à l'équipe de démonter, réparer ou ajouter quelconque élément à la voiture.

Il est de la responsabilité du concurrent de s'assurer du respect des obligations mentionnées ci-dessus par son équipe.

2.4.5. Conclusions :

Les conclusions des vérifications techniques effectuées seront publiées après chaque épreuve. Ces résultats ne comprendront aucune donnée chiffrée, sauf lorsque la voiture sera jugée non-conforme au présent règlement technique.

Toute pièce mécanique constatée comme non conforme lors des vérifications techniques pourra être conservée par les commissaires techniques.

En cas de non-conformité, tous les frais, passage au banc, remontage, fournitures et déplacements des officiels FFSA, seront à la charge du concurrent.

Seuls les frais de déplacements des officiels FFSA seront pris en charge par le TTE si le véhicule est déclaré conforme.

Art.3 Coque arceautée

3.1 - Désignation et définition

Seule la coque arceautée tel que définie et homologuée par le constructeur du véhicule admis est autorisée.

Chaque armature et sa fiche d'homologation est identifiée par un numéro de série unique soudée sur l'arceau qu'il doit être possible d'identifier à tout moment.

Toute modification ou réparation de l'armature de sécurité est interdite. Est considérée comme modification ou réparation toute opération effectuée sur l'armature par usinage, soudure ou traitement qui entraîne une modification permanente du matériau ou de la structure de l'armature.

Toute coque dont l'arceau a été endommagé devra être remplacée.

Les commissaires techniques sont seuls juges de l'état d'une coque et de son arceau et seules habilités à autoriser l'engagement sur l'épreuve en cours conformément aux règles techniques et de sécurité de la FFSA en vigueur.

Art.4 Moteur & suralimentation

4.1 -Généralités

Le moteur et le turbo sont ceux définis et homologués par chaque constructeur du véhicule admis. Tout moteur et turbo utilisé doit être conforme à sa Fiche de Conformité Véhicule (FCV).

Aucune modification autre que celles définies par le constructeur ou par le service technique du TTE dans la Fiche de Spécification Véhicule (FSV) n'est autorisée.

4.2 - Moteur

4.2.1. Identification :

Tout moteur utilisé est identifiable à l'aide :

- de sa plaque d'identification constructeur
- de ses numéros de série (bloc moteur et culasse) associés

tel que renseigné par le constructeur dans le fichier de suivi officiel d'assemblage ou de révision de celui-ci, où, tel que posé/renseigné par le service technique du TTE lors de la procédure d'éligibilité d'un véhicule au championnat.

À tout moment de l'épreuve, il est possible de contrôler que les éléments d'identification sont bien ceux associés au moteur désigné.

4.2.2. Plombage :

Tout moteur utilisé doit être équipé des plombs tel que décrit dans la Fiche de Conformité Véhicule (FCV) d'un véhicule admis.

Les numéros de plombs sont ceux associés au numéro d'identification moteur tel que renseigné par le constructeur dans le fichier de suivi officiel d'assemblage ou de révision de celui-ci, où, tel que posé/renseigné par le service technique du TTE lors de la procédure d'éligibilité d'un véhicule au championnat.

La présence et la lisibilité plomb sont de la responsabilité du concurrent, tout plomb illisible ou déposé sans autorisation du commissaire technique sera considéré comme une non-conformité technique.

Le plomb n'est pas une condition suffisante de conformité du moteur, ainsi, dans le cadre des contrôles de conformité, il pourra être procédé au contrôle des performances du moteur avec le turbo et/ou au démontage de celui-ci.

4.2.3. Intervention mécanique :

Toute intervention mécanique qui nécessiterait la suppression d'un plomb lors d'une épreuve ne pourra se faire qu'avec l'autorisation et la supervision d'un commissaire technique qui apposera ensuite un nouveau scellé ou plomb.

Tout plomb déposé sans autorisation du commissaire technique sera considéré comme une non-conformité technique.

4.2.4. Remplacement :

Tout remplacement de moteur complet ne peut être fait que par un ensemble répondant aux critères de la Fiche de Conformité Véhicule (FCV) d'un véhicule admis.

Tout remplacement ne peut se faire qu'après accord des commissaires techniques.

4.2.5. Maintenance :

Seul le constructeur, ou son partenaire désigné, est autorisé à entretenir ou réparer les moteurs des véhicules admis.

Toute opération de maintenance d'un moteur ne saurait justifier la suppression d'un plomb ou scellés obligatoires que ce soit dans le cadre de la course ou en dehors.

4.3. Turbocompresseur

4.3.1. Identification :

Tout turbo utilisé est identifiable à l'aide de sa plaque d'identification et le numéro de série du fabricant présent sur le carter compresseur tel que renseigné par le constructeur dans le fichier de suivi officiel d'assemblage ou de révision de celui-ci, où, tel que posé/renseigné par le service technique du TTE lors de la procédure d'éligibilité d'un véhicule au championnat.

La présence et la lisibilité du numéro de série sont de la responsabilité du concurrent.

4.3.2. Plombage :

Tout turbo utilisé doit être équipé des plombs tel que décrit dans la Fiche de Conformité Véhicule du véhicule admis.

Le numéro de plomb est celui associé au numéro de série du turbo tel que renseigné par le constructeur dans le fichier de suivi officiel d'assemblage ou de révision de celui-ci, Où, tel que renseigné par le service technique du TTE lors de la procédure d'éligibilité d'un véhicule au championnat.

La présence et la lisibilité plomb sont de la responsabilité du concurrent, tout plomb illisible ou déposé sans autorisation du commissaire technique sera considéré comme une non-conformité technique.

Le plomb n'est pas une condition suffisante de conformité du turbo. Ainsi, dans le cadre des contrôles de conformité, il pourra être procédé au contrôle des performances du moteur avec le turbo et/ou au démontage de celui-ci.

4.3.3. Turbo de secours

Un turbo de secours est une pièce déclarée et enregistrée comme pièce de secours lors des vérifications techniques préliminaires de l'épreuve en cours.

Un turbo de secours est une pièce telle que désignée dans les catégories suivantes :

☐ Catégorie 1 :

Le turbo est une pièce préalablement identifiée/plombée par le constructeur des véhicules admis ou validé précédemment par le TTE.

☐ Catégorie 2 :

Le turbo de secours est une pièce non préalablement identifiée/plombée par le constructeur, il nécessite la validation de performance par le responsable technique du TTE une fois assemblé sur un moteur via un passage au banc de puissance.

Ce turbo, une fois validé, devient Catégorie 1 et peut être assigner à plusieurs concurrents

4.3.4. Remplacement

Tout remplacement de turbo ne pourra se faire que par un turbo de secours déclarée et enregistrée comme pièce de secours lors des vérifications techniques préliminaires de l'épreuve en cours.

Le remplacement ne sera possible qu'après avoir informé les commissaires techniques ou le responsable technique des **TC6-Pirelli Series** qui valideront le retour en piste :

- Catégorie 1 : Immédiatement
- Catégorie 2 : Après validation des performances moteur tel que décrit au paragraphe 4.3.3

4.3.5. Cas de force majeure :

Tout cas dit « de force majeure » justifiant de se dépanner d'un turbo de secours non déclaré lors des vérification technique préliminaires devra être signalé aux commissaires techniques ou au responsable technique du TTE.

Le retour en piste ne sera alors possible qu'après que les commissaires techniques aient procédé à l'inspection de la pièce présentée qui devra être conforme à la catégorie 1 uniquement.

Le dépannage dans les circonstances dit « de force majeure » avec un turbo de catégorie 2 sera considéré comme une non-conformité technique.

4.3.4. Maintenance :

Seul le constructeur, ou son partenaire désigné, est autorisé à entretenir ou réparer les turbos des véhicules admis.

Toute opération de maintenance ne saurait justifier la suppression d'un plomb ou scellés obligatoires que ce soit dans le cadre de la course ou en dehors.

Si, dans le cadre de la course, une intervention mécanique nécessitait le besoin de remplacer un scellé ou un plomb, celui-ci ne pourra se faire qu'avec l'autorisation et la supervision d'un commissaire technique qui apposera ensuite un nouveau scellé ou plomb.

Art.5 Carburant / Cartographie

5.1 – Carburant

5.1.1. Caractéristiques :

Seul le carburant E85 usuellement distribué dans les stations-service grand public et dont les caractéristiques sont conformes aux annexes 1 et 2 de l'Arrêté du 18 décembre 2020 modifiant l'arrêté du 28 décembre 2006 relatif aux caractéristiques du superéthanol paru au Journal Officiel - N°314 du 29 décembre 2020, est autorisé.

Toute utilisation d'«E85 compétition», d'un autre carburant, d'un mélange de plusieurs carburants ou d'additif est interdite.

5.1.2. Stockage :

Le carburant ne peut être stocké que dans le réservoir défini et homologué par le constructeur.

Toute utilisation d'un dispositif visant à réduire la température du carburant au-dessous de la température ambiante dans le véhicule ou en dehors est interdite.

5.1.3. Conformité :

Les commissaires techniques pourront procéder à des prélèvements de carburant pour analyse de conformité à tout moment de l'épreuve.

Il est de la responsabilité du concurrent de prendre toute disposition afin qu'il soit possible à tout moment de prélever dans le réservoir du véhicule un volume minimal de 3 litres de carburant nécessaire à l'analyse.

Le prélèvement et l'analyse seront réalisés selon la procédure définie dans les prescriptions générales de la FFSA.

Tous les frais résultants de ces vérifications resteront à la charge du concurrent.

5.2 - Cartographie

Seule la cartographie définie par le constructeur d'un véhicule admis pour le carburant E85 est autorisée.

Le contrôle de cartographie pourra être réalisé à tout moment de l'épreuve par les commissaires techniques à l'aide des outils informatiques officiels mis à disposition par les constructeurs des véhicules admis.

5.3 – Calculateur et Acquisition de données

5.3.1. Calculateur :

Seul le calculateur défini et homologué par le constructeur d'un véhicule admis est autorisé, il doit demeurer à son emplacement d'origine tel que décrit dans les notices de montage du constructeur.

5.3.2. Numéro de série :

Le numéro de série du calculateur sera renseigné et enregistré pour l'épreuve en cours depuis les vérifications techniques préliminaires jusqu'aux vérifications techniques finales

En cas de besoin de remplacement du calculateur, celui-ci ne pourra être opéré qu'après contrôle et validation des performances moteur au banc de puissance.

5.3.3. Acquisition de données :

Les commissaires techniques sont libres de pouvoir se connecter au calculateur à tout moment de l'épreuve en cours afin d'exploiter les données enregistrées.

Tout effacement de données de l'épreuve en cours est strictement interdit depuis les vérifications techniques préliminaires jusqu'aux vérifications techniques finales.

Il est de la responsabilité du concurrent de s'assurer de la possibilité d'accès et du parfait état de la prise permettant le téléchargement des données sur la totalité de l'épreuve.

Art.6 Transmission

Seul le couple final cylindrique et les rapports homologués par le constructeur du véhicule admis sont autorisés.

La marche arrière doit être fonctionnel à tout moment de l'épreuve afin que le concurrent puisse procéder à cette manœuvre sans aucune assistance extérieure.

L'utilisation d'un autobloquant différentiel à glissement limité est interdit.

Art.7 Electricité

7.1 – Composants électriques

Tous les équipements électriques, boîtier de puissance, faisceaux électriques, calculateur, capteurs, actionneurs, doivent être présents, opérationnels et en parfait état de fonctionnement à tout moment d'une épreuve.

Il est de la responsabilité du concurrent de réparer ou remplacer un des composants mentionnés ci-dessus sans délais si un commissaire technique a constaté son dysfonctionnement.

7.2 – Transpondeur

Chaque voiture devra être équipée d'un transpondeur de Marque TAG HEUER by Chronolec Prottime Elite fil +12V ou équivalent (Option Multi-pilotes autorisée) => **Annexe B**

Le numéro de série du transpondeur de chaque voiture est associé et enregistré au numéro de course et en aucun cas les transpondeurs ne peuvent être échangés entre concurrents.

Le transpondeur doit être fixé dans le passage de roue avant droit, verticalement en avant de l'axe de la roue comme illustrée :



8.1 Ressorts

Seul le modèle et raideur de ressort défini et homologué par le constructeur du véhicule admis est autorisé, sans aucune modification interne ou externe ne soit autorisée.

8.2 Amortisseurs

8.2.1. Identification :

Seul le modèle d'amortisseur défini et homologué par le constructeur du véhicule admis est autorisé, sans qu'aucune modification interne ou externe ne soit autorisée.

Les commissaires techniques se réserve le droit de procéder à un prélèvement de pièce pour contrôler la conformité des lois d'amortissement auprès du constructeur ou de tout partenaire désigné pour l'opération.

Tous les frais résultants de ces vérifications resteront à la charge du concurrent.

8.2.2. Conformité :

À tout moment les amortisseurs doivent posséder les scellés ou étiquettes de conformité tel que décrit dans la FCV du véhicule admis.

La présence et la lisibilité de l'étiquette sont de la responsabilité du concurrent.

8.2.3. Maintenance :

Seul le constructeur, ou son partenaire désigné, est autorisé à entretenir ou réparer les amortisseurs des véhicules admis.

Toute opération de maintenance ne saurait justifier la suppression d'un scellé obligatoire que ce soit dans le cadre de la course ou en dehors.

8.3 Garde au sol

8.3.1. Valeur minimum :

À tout moment, il doit être possible de glisser sous la voiture un bloc mesurant 70 mm de hauteur sans toucher.

Toute modification visant à garantir la garde au sol par meulage/découpage d'éléments du véhicule admis est interdit.

8.3.2. Conditions de mesure :

Mesure effectuée sur voiture en condition de course, pilote à bord et pression des pneumatiques ne pouvant être inférieure à 1,5bars.

Le contrôle sera effectué sur une surface dédiée, plate et horizontale dont l'emplacement sera communiqué aux concurrents lors des vérifications techniques préliminaires.

La surface de mesure sera accessible pour les teams qui souhaitent vérifier la garde au sol de leurs voitures, après consultation avec les commissaires techniques.

8.4 Anti-roulis

Seuls les dispositifs anti-roulis avant et arrière définis et homologués par le constructeur du véhicule admis sont autorisés, sans aucune modification interne ou externe.

Il est autorisé de déconnecter la barre antiroulis avant à condition que la biellette de connexion et les boulons de fixation soient retirés.

Art.9 Freinage

Seuls les disques de frein avant et arrière définis et homologués par le constructeur du véhicule admis sont autorisés.
Le choix du la marque et du modèle de plaquette de frein est libre

Art.10 Roues et pneumatique

10.1 Roues

Seule les jantes définies et homologuées par le constructeur du véhicule admis sont autorisées.

10.2 Pneumatiques

10.2.1 Modèle :

L'utilisation des pneumatiques PIRELLI PZERO de dimension 205 45 R17 – 88Y.

10.2.2 Exploitation :

Toute action mécanique, chimique ou thermique visant à modifier les caractéristiques techniques d'origine du pneumatique sont interdites.

Le recours aux couvertures chauffantes ou de tout autre moyen visant à modifier ou conserver la température des pneumatiques est interdite

L'utilisation de dispositif anti-crevaison ou de valves électroniques pouvant communiquer ou ajuster la pression sans assistance d'une personne extérieure est interdite.

L'intérieur du pneumatique, espace compris entre la jante et la partie interne du pneumatique, ne doit être rempli que par de l'air.

Il est obligatoire de respecter le sens de montage des pneumatiques. L'écriture « OUTSIDE » doit être visible à tout moment depuis l'extérieur du véhicule.

10.2.3 Quantité de pneumatiques/épreuve (SPRINT):

- Aucun système de chauffage des pneumatiques n'est autorisé (ex : couverture chauffante, armoires chauffantes), ni dans les stands, ni sous les structures personnelles dans le parc concurrents.
- Tout système visant à piloter la pression des pneus est interdit.
- Aucune modification des pneumatiques ne sera autorisée, ni sur la bande de roulement ni sur les flancs (retailage, rechapage, traitement de surface ou adhérisation).
- Tout flanc d'un pneumatique anormalement usé pourra entraîner le remplacement de celui-ci, sur simple demande auprès du CT.
- Pour la bande de roulement, le contrôle s'effectuera transversalement sur 3 rangées de témoins consécutives, soit 12 témoins en tout. Sur ces 12 témoins, au-delà de 4 témoins entamés, le pneu sera déclaré non conforme.
- Toute bande de roulement anormalement usée pourra entraîner le remplacement du pneumatique sur simple demande de Peugeot Sport.

Vous devez impérativement respecter le sens de montage des pneumatiques.

L'allocation des pneumatiques est attribuée au pilote.

Pour la 1^{ère} participation de la saison, le pilote devra obligatoirement marquer 4 pneumatiques neufs.

- **Pneumatiques sur le train avant** : 2 pneumatiques neufs + 2 pneumatiques enregistrés sur une épreuve précédente.

Pour les participations suivantes, les deux pneumatiques neufs devront être utilisés à partir des qualifications et pour l'ensemble des courses.

- **Pneumatiques sur le train arrière** : l'allocation des pneumatiques sur le train arrière est libre. L'utilisation des pneumatiques arrière (non enregistrés) sur le train avant est interdite.
- Toute modification de la structure des pneumatiques, rechapage, traitement de surface sont interdits
- Les pneumatiques retailés, hors préconisations justifiées du fabricant sont interdits en Essais et en Course
- Les couvertures chauffantes et autres systèmes pour chauffer les pneus sont interdits
- Les pneus de tourisme (Hors slick) devront porter la mention "E" ou "DOT".

L'enregistrement des pneus pour une épreuve aura lieu lors des vérifications techniques préliminaires à l'épreuve en question.

Il sera permis d'enregistrer et d'utiliser des pneumatiques déjà contrôlés lors d'une épreuve antérieure.

Le contrôle consistera à relever le numéro figurant sur l'étiquette "code-barres" vulcanisée apposée sur le flanc du pneumatique lors de sa fabrication.

Les pneumatiques devront toujours être installés de telle sorte que l'étiquette "code-barres" soit directement visible.

Quantité de pneumatiques/épreuve (ENDURANCE):

Règlementation course : pneumatiques avant neufs obligatoires au Départ.

Art.11 Poids

11.1 Poids minimum

À tout moment de l'épreuve en cours, le concurrent doit respecter le poids de course.

L'ajout de tout élément, pièce ou liquide extérieur à la voiture durant le roulage ou à la fin d'une session de roulage officielle disputée, par le concurrent ou un membre de son équipe est interdite jusqu'à la fin du délai de réclamation.

11.1.1. Poids de course :

Le poids minimum de course est de **1080 kg**, il correspond au poids du véhicule dans l'état où il est prêt à entrer en piste (ex : pré-grille) ou à la sortie de piste d'une épreuve :

- Pilote à bord avec son équipement (casques et Hans, dispositif d'hydratation)
- Carburant présent à bord à l'instant de la mesure.
- Lave-glace présent à bord à l'instant de la mesure.

Si du lest est utilisé pour ajuster le poids de course du véhicule, il doit répondre aux obligations décrites dans l'article 11.2 et être déclaré aux commissaires techniques afin qu'il puisse apposer un scellé lors des vérifications techniques préliminaires.

Le présence et l'état des scellés apposés sur le/les lests sont de la responsabilité du concurrent. Toute constatation d'absence de scellé durant l'épreuve sera considérée comme une non-conformité.

Dans le cas d'un partage de volant entre plusieurs pilotes c'est le poids le plus élevé qui est retenu.

11.2 – Lest

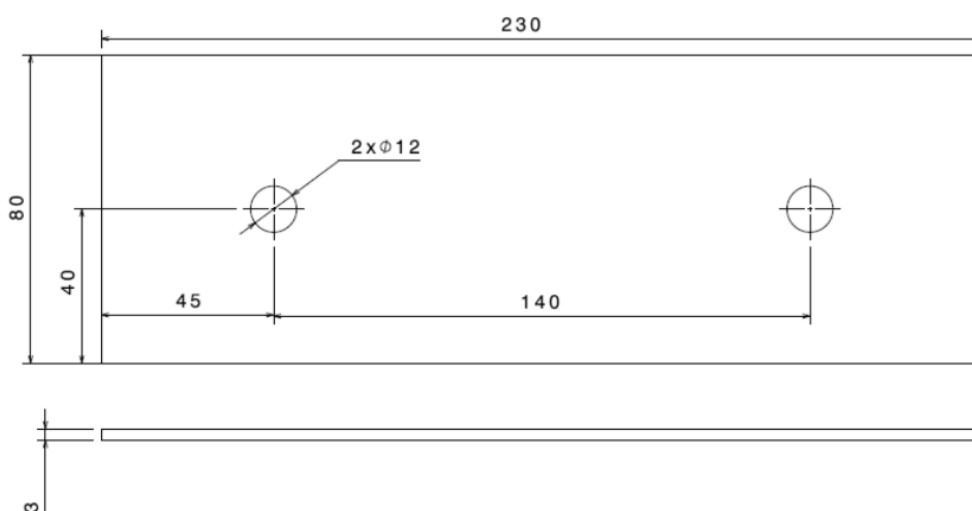
Tout lest permettant d'ajuster le poids mini ou le poids de course doit être placé à l'intérieur de l'habitacle, à l'emplacement du siège passager et fixé au moyen de boulons.

Les boulons devront respecter les caractéristiques suivantes :

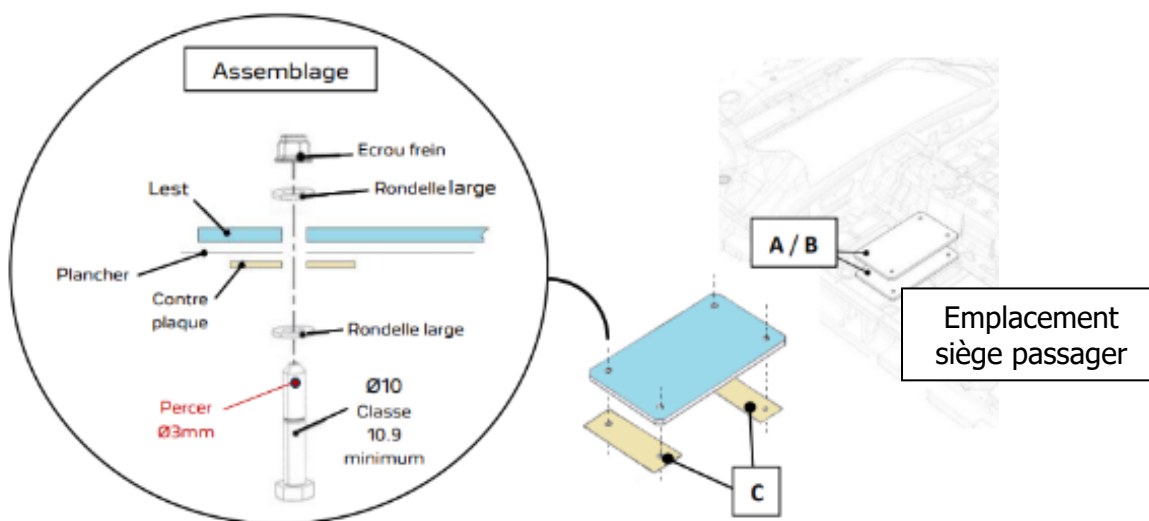
- Au nombre de 4x vis minimum de diamètre M10
- De qualités 10.9 minimums associés à des rondelles et des écrous freinés.

La fixation du lest doit respecter les critères de sécurité suivant :

- Fixer sur les points de fixation du siège passager
Où
- Au plancher à l'aide de deux contre-plaques aux dimensions minimums suivantes :



Le/les lests restent libres de forme et de matériau, cependant, les commissaires techniques sont libres de refuser un concurrent si le matériau et/ou la fixation présente un risque évident pour la sécurité du concurrent.



Art.12 Carrosserie & aérodynamique

12.1 - Esthétique

11.1.1. Etat globale :

Le véhicule doit être présenté dans un état soigné lors des vérification techniques préliminaires et maintenu dans cet état tout au long de l'épreuve.

Les commissaires techniques se réserve le droit de faire remplacer par le concurrent tout élément de carrosserie endommagé qui présenterais un risque pour la sécurité.

L'organisateur se réserve le droit de faire remplacer au concurrent, tout élément de carrosserie endommagé qui pourrait nuire du fait de son état esthétique à l'image des **TC6 Pirelli Series**.

11.1.2. Signes distinctifs :

À tout moment de l'épreuve, le concurrent doit présenter un véhicule équipé des signes distinctifs avant et arrière tels que mentionnés dans la FSV de chaque véhicule admis.

L'organisateur se réserve le droit de faire remplacer au concurrent, tout élément de carrosserie endommagé qui pourrait nuire du fait de son état esthétique à l'image des **TC6 Pirelli Series**.

L'organisateur se réserve le droit de refuser le départ d'un concurrent si le véhicule présente des manquements à cette obligation qui pourrait nuire à l'image des **TC6 Pirelli Series**.

12.2 - Vitrages

12.2.1. Pare-brise :

Le concurrent doit présenter un véhicule avec un pare-brise dans un état soigné lors des vérification techniques préliminaires et maintenu dans cet état tout au long de l'épreuve.

En cas d'accrochage et endommagement de celui-ci, si les dommages sont jugés trop importants, les commissaires techniques pourront imposer le remplacement du pare-brise.

Note : Afin de protéger le pare-brise, un film de protection transparent et incolore peut être appliqué. L'installation de ce film est soumise à validation des commissaires technique afin de garantir la parfaite visibilité au travers de celui-ci.

12.2.2. Dispositif de nettoyage pare-brise :

Tout véhicule doit être équipé de deux essuie-glaces à tout moment de l'épreuve

12.2.3. Vitres latérales :

Toutes les vitres latérales de porte doivent être revêtues sur leur face intérieure d'un film antidéflagrant transparent et incolore afin de garantir la parfaite visibilité au travers de celui-ci.

12.3 – Aérodynamisme

12.3.1. Liaison des éléments de carrosserie :

Il est interdit d'utiliser tout type de dispositif adhésif pour lier des parties de carrosserie ou de vitrage entre elles à des fins d'amélioration aérodynamique.

Les commissaires techniques pourront obliger un concurrent à déposer tout dispositif adhésif qu'il jugerait comme action volontaire d'amélioration de l'écoulement d'air autour de la voiture

12.3.2. Soubassement :

Il est interdit d'utiliser tout dispositif additionnel de protection au niveau du sous bassement de la voiture autre que ceux définis et référencé par le constructeur dans la nomenclature et catalogue de pièces détachées du véhicule.

Art.13 Equipements

13.1 Équipements de sécurité

13.1.1 Volant :

La marque et modèle du volant est libre, à l'exception des modèles en matériaux carbone ou kevlar, tant que celui-ci répond à la norme FFSA en vigueur.

13.1.2. Siège baquet :

La marque et modèle du baquet est libre, à l'exception des modèles en matériaux carbone ou kevlar, tant que celui-ci répond à la norme FFSA en vigueur.

La date de validité doit être respectée. Le commissaire peut refuser le départ si l'état du baquet est jugé non conforme aux règles de sécurité et devra obligatoirement être remplacé.

13.1.3. Support de siège baquet :

L'utilisation des supports de sièges ou glissières définis et homologué par le constructeur est obligatoire.

Les vis de fixation du siège aux supports (équerres) ou des équerres à la coque doivent être identique aux caractéristiques de résistance définie par le constructeur.

Les points de fixation des supports de sièges à la coque doivent rester ceux homologués par le constructeur.

13.1.4. Harnais :

La marque et modèle de harnais est libre tant qu'il possède 6x points de fixation et qu'il répond à la norme FFSA en vigueur.

La date de validité de chaque sangle doit être respectée. Si une sangle est endommagée ou si le dispositif de verrouillage ne fonctionne pas correctement, le harnais devra obligatoirement être remplacé.

13.1.5. Filet anti-défenestration :

L'utilisation d'un filet anti-défenestration répondant à la norme et aux règles de fixation FFSA en vigueur est obligatoire, il doit recouvrir l'ouverture de la vitre jusqu'au centre du volant.

13.1.6. Dispositif d'extinction automatique :

Le dispositif d'extinction automatique doit être conforme au carburant utilisé.

L'installation du circuit d'extincteur et des buses d'aspersion doit respecter les instructions figurant dans le manuel du fabricant.

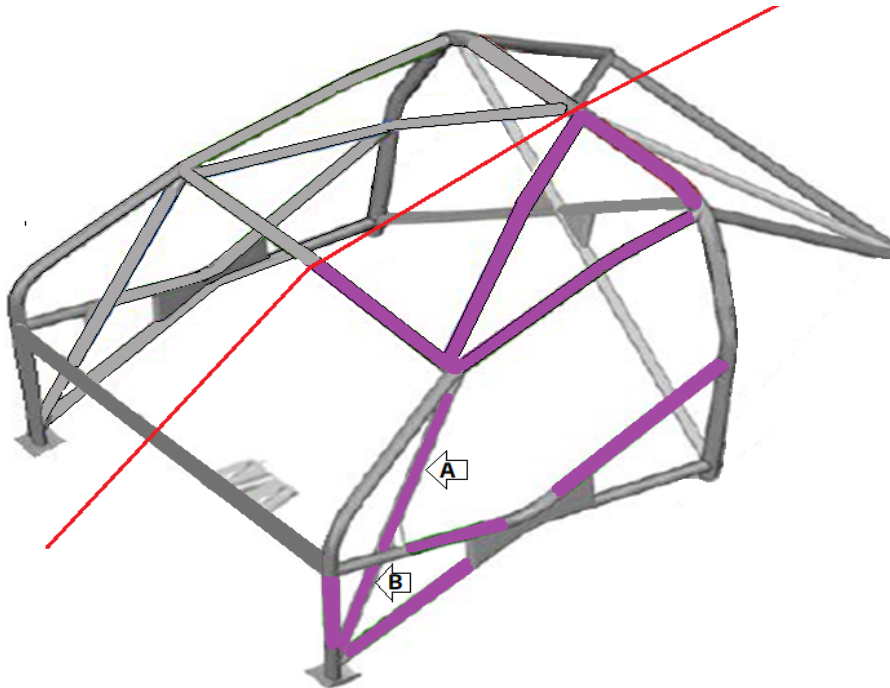
Les canalisations du circuit d'extinction automatique doivent obligatoirement être fixé à l'aide colliers métalliques. L'utilisation de collier plastiques de type « rilsan » est interdite.

Il est de la responsabilité du concurrent de s'assurer que les deux circuits sont en parfait état de fonctionnement, pressurisés et que le dispositif de déclenchement soit facilement accessible par le pilote en condition de roulage, harnais serrés.

13.1.7. Protection aux tubes d'arceau

Le positionnement des mousses de protection d'arceau doit être réalisé conformément à la réglementation FFSA en vigueur tel qu'illustré sur le schéma d'implantation ci-dessous

Chaque garniture doit être fixée de telle façon qu'elle ne soit pas mobile par rapport au tube.



A

Sauf si elle est en interférence avec les mains du pilote sur le volant et/ou impacte la posture du pilote.

B

Sauf si elle en interférence avec le repose-pied et/ou le pied du pilote et/ou impacte la posture du pilote.

13.2 Équipements pilote

Tout pilote participant à une épreuve, doit porter l'équipement du pilote, défini par l'ensemble des éléments suivants :

- la combinaison homologués par la FIA (liste technique n°27)
- une paire de gants, homologués par la FIA (liste technique n°27)
- un caleçon long, homologué par la FIA (liste technique n°27)
- un tee-shirt à manches longues, homologué par la FIA (liste technique n°27)
- une cagoule, homologuée par la FIA (liste technique n°27)
- une paire de chaussettes, homologuées par la FIA (liste technique n°27)
- une paire de chaussures, homologuées par la FIA (liste technique n°27)
- un casque, homologué FIA
- un système de retenu frontal de la tête (HANS) homologué FIA

Ces éléments d'équipement du pilote doivent être dans un état irréprochable. Les dates de validités parfaitement lisibles.

Art.14 Eclairage & signalisation

14.1 Eclairage AV

Les deux dispositifs d'éclairage avant doivent être en parfait état de marche à tout moment de l'épreuve.

Il est possible de remplacer les phares d'origines par des caches à condition que ceux-ci soient conforme à la réglementation TTE décrite dans la Fiche de Spécification Véhicule (FSV) du véhicule admis.

14.2 Feux AR

Tous les feux arrière, stops, 3ème stop, et feux de pluie doivent être en état de fonctionner en toutes circonstances.

14.3 Phares additionnels

Les phares additionnels sont interdits

CONTACTS



ORGANISATION

Jean-Jacques HENGEL

+33 (0)6 09 74 67 64

Yannick DONDEL

+33 (0)6 03 70 52 08

TROPHEE TOURISME ENDURANCE

RCS Le Mans 521 360 768

1282, route de l'Espérance

72560 CHANGE

contact@trophee-endurance.fr

RESPONSABLES COMMISSAIRES TECHNIQUE

Jean-Claude BRIGAUD / Tél. 06 27 08 61 71 jc.brigaud@wanadoo.fr

Daniel LEFORT / Tél. 06 09 74 72 54 daniel.lefort0@orange.fr

REFERENT TECHNIQUE

ANDRE Eric / 06 50 19 27 55



**206 - 208
RELAIS**

**208
SPRINT**

Planche d'identification
ANNEXE A

Tous les FONDs, NUMEROS, BANDEAUX, STICKERS devront être mis en place avant les Vérifications Techniques et sont fournis par le TTE et posés par le concurrent et devront rester lisibles en toutes circonstances

NUMÉROS de course

- 4 numéros de course JAUNE FLUO, de 1 à 3 chiffres (H20 cm x L11 cm)
 - 2 sur les custodes arrière
 - 1 sur le pare-brise en haut à droite
 - 1 sur la lunette arrière

STICKERS

- 1 grand "206-208 relais 208 sprint" (H33 cm x L55 cm) sur le capot avant
- 3 petits : 2 "TTE" (H10 cm x L20 cm) sous les rétros
1 sur le coffre arrière



BANDEAUX

- 1 bandeau OBLIGATOIRE
- Tout bandeau publicitaire ajouté, en plus de celui du TTE, ne devra pas dépasser 20 cm de hauteur

PEUGEOT

TC6 Pirelli Series

BANDEAUX TTE

- 2 bandeaux, 1 sur chaque montant de pare-brise (H6 cm x L45 cm)

Trophee Tourisme Endurance

**STICKERS Viarouge
206 Relais**

- 1 petit sur le pare-brise en haut à gauche
- 2 sur les ailes arrières (H10 cm x L23 cm)



Aucun concurrent ne doit avoir 2 numéros différents, lisibles ou barrés, à quelques endroits que ce soit. Les numéros sur les côtés latéraux peuvent faire partis de la décoration du véhicule mais doivent être d'une taille et d'un graphiste suffisamment lisible et restera à l'appréciation des Commissaires techniques ou de la Direction de course.

Chaque concurrent pourra choisir son numéro de course (selon la disponibilité) et devra le conserver tant qu'il participera aux épreuves, sans pouvoir en changer., sauf cas exceptionnel motivé par écrit et remis à l'Organisateur qui notifiera sa décision.

NOTE IMPORTANTE 2026 : Transpondeurs obsolètes

En raison de l'évolution continue des matériels de chronométrage des 2 fournisseurs agréés (Chronolec / ITS Chrono), les transpondeurs de marque Chronolec ou Tag Heuer by Chronolec utilisant d'anciennes fréquences de transmission (fabriqués il y a plus de 15 ans) sont aujourd'hui techniquement obsolètes et ne pourront plus être utilisés sur les épreuves du TTE, comme pour la majorité des autres championnats existants. Ces transpondeurs étaient encore tolérés durant la saison 2025 malgré des fonctionnalités de chronométrage limitées (absence de détection des secteurs intermédiaires sur la majorité des épreuves, entre autres), mais ne seront définitivement plus détectés suite aux mises à jour de début de saison 2026.

Sont concernés : Les modèles Tag Heuer / Tag Heuer by Chronolec dont le numéro est inférieur à 15500

NOTE : Les modèles de marque Cobra ne sont pas concernés par cette opération, quel que soit leur numéro.

Les modèles de transpondeur agréés/préconisés pour les épreuves du TTE sont les suivants :

- Chronolec Prottime Elite Filaire 12V (avec ou sans fonction Multipilotes)
- Cobra 360 ou 360 Multipilotes Filaire

Le transpondeur doit être installé sur le véhicule en respectant les préconisations des fournisseurs : voir les notices ci-après.

Notice d'installation pour un modèle Chronolec Prottime Elite filaire 12V :

INSTALLATION DU TRANSPONDEUR ELITE



Caractéristiques

Vitesse maximale : 360 km/h (225 mph)
Hauteur maximale de détection : 2.8 m (9 ft)
Plage de température : -20 à 70 °C (-4 à 158 °F)
Dimensions : 80 x 50 x 23 mm (3.1 x 1.9 x 0.9 in)
Poids : 80 g (2.8 oz)

Branchement électrique

Fil rouge : +12V
Fil bleu : 0V
Consommation : 12mA (max.)

Garantie 2 ans



RECOMMANDATIONS

- ✓ Le transpondeur doit avoir sa propre alimentation 12V continu.
- ✓ Le transpondeur est directionnel et doit être installé dans le sens vertical.
- ✓ Aucune partie métallique ou carbone ne doit se trouver entre le transpondeur et la piste.

Automobile



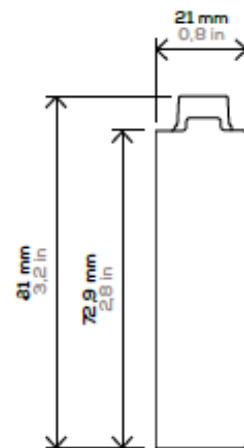
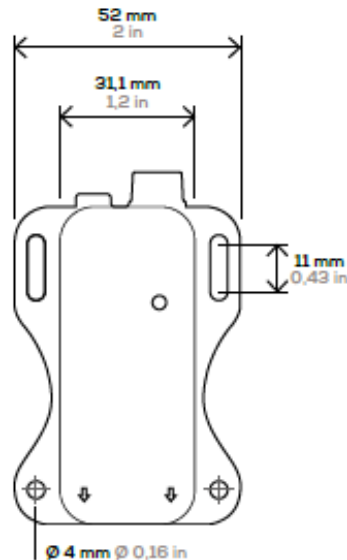
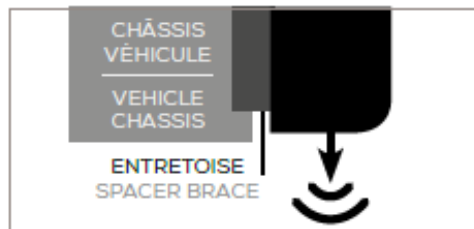
Notice d'installation pour un modèle Cobra 360 / 360 Multipilote :



COBRA 360 / 360 MULTIPILOTE FILAIRE

Les transpondeurs filaires COBRA 360 ET COBRA 360 MULTIPILOTE doivent avoir leur propre alimentation 12V (continu). Le transpondeur comporte 4 trous de fixation prévus pour des vis ou des rivets. FIXEZ-LE AVEC UNE ENTRETOISE ADAPTÉE.

The WIRED COBRA 360 AND COBRA 360 MULTIPILOT transponders must have their own power supply 12V (continuous). The transponder has 4 mounting holes for screws or rivets. INSTALL IT WITH AN APPROPRIATE SPACER BRACE.



VOITURE • CAR

FIXEZ LE TRANSPONDEUR DANS LE PASSAGE DE ROUE AVANT DE LA VOITURE.

- AU POINT LE PLUS BAS
→ 60 cm maximum du sol

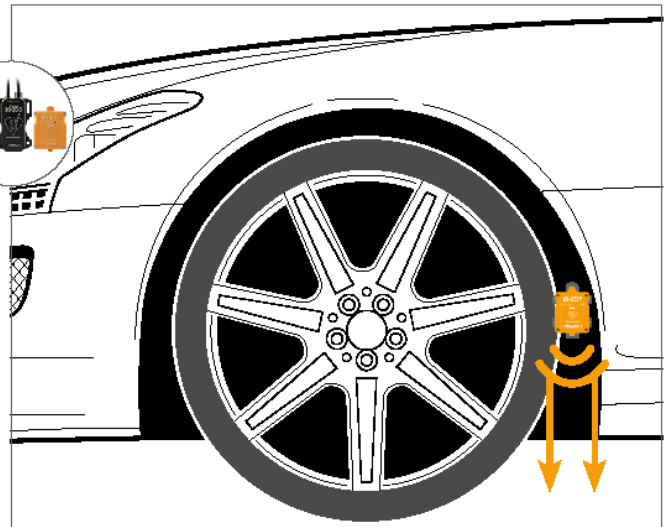


- À 90° DU SOL
→ flèches du transpondeur en direction de la piste

THE TRANSPONDER MUST BE INSTALLED IN THE FRONT WHEEL ARCH OF THE CAR.

- TO THE LOWEST POINT
→ max. 60 cm from the ground

- AT 90° TO THE GROUND
→ arrows of the transponder in the direction of the track



LE TRANSPONDEUR NE DOIT JAMAIS ÊTRE FIXÉ DIRECTEMENT SUR UNE PIÈCE EN CARBONE OU EN MÉTAL.

AUCUNE PARTIE EN MÉTAL OU EN CARBONE NE DOIT SE TROUVER ENTRE LE TRANSPONDEUR ET LA PISTE. POUR CELA, FIXEZ LE TRANSPONDEUR AVEC LE SUPPORT D'ORIGINE (COBRA BATTERIE) OU UNE ENTRETOISE ADAPTÉE AU DÉBORD SOUHAITÉ (COBRA FILAIRE).

TOUT AUTRE SENS, ANGLE OU ENDROIT DE FIXATION UTILISÉ POUR LE TRANSPONDEUR ENTRAÎNERAIT DES RISQUES DE NON-DÉTECTION SUR LA BOUCLE DE CHRONOMÉTRAGE.

THE TRANSPONDER MUST NEVER BE INSTALLED DIRECTLY ON A CARBON OR A METALLIC PIECE.

ANY METAL OR CARBON PART SHOULD NEVER BE BETWEEN THE TRANSPONDER AND THE TRACK. FOR THAT, INSTALL THE TRANSPONDER WITH THE SPECIFIC HOLDER (BATTERY COBRA) OR AN APPROPRIATE SPACER BRACE FOR THE DESIRED OVERHANG (WIRED COBRA).

EVERY OTHER DIRECTION, ANGLE, BRACKET OR MOUNTING AREA USED FOR TRANSPONDER WOULD ENTAIL RISKS OF NON-DETECTION ON THE TIMING LOOP.

CARACTÉRISTIQUES ÉLECTRIQUES • FILAIRE

ELECTRICAL SPECIFICATIONS • WIRED

CÂBLE MARRON OU ROUGE + 12 V
CÂBLE BLEU 0 V
CONSOMMATION 12 mA max

La LED clignote 4 fois toutes les 10s si l'alimentation 12 V est OK.



BROWN OR RED WIRE + 12 V
BLUE WIRE 0 V
POWER CONSUMPTION 12 mA max

The LED flashes 4 times every 10s if the 12 V supply is OK.

Ravitaillement Règlementation Sportive 2026

Matériel et procédure de ravitaillement en carburant en vigueur pour le TTE Pirelli Series / 206-208 Relais / Free Proto

Tous les concurrents devront posséder le système de ravitaillement validé par la FFSA :

- Conforme à l'article 7.5 de la Règlementation circuit « Asphalte ».
- Conforme à l'Article 4-2/3 du Règlement Sportif du TTE.
- Conforme à l'Article 4-2/3 du Règlement Sportif du Free Racing.
- Conforme à l'Article 4-2/3 du Règlement Sportif du 206-208 Relais

MATÉRIEL

1. Pompe manuelle semi-rotative de marque Japy

- Réf. FEP2C-KR
- Réf. FEP2C-KR-RC : équipé d'un clapet anti retour sur le tube d'aspiration

ET

2. Chariot métallique

- Étanche, munis de 4 roulettes de conception libre
- Côté : 600 mm maximum / Hauteur du bac : 50mm minimum
- Hauteur de la potence : 1000 mm
- Sur le fond du bac :
 - 2 calles seront fixées mécaniquement afin d'éviter le glissement du bidon
 - Le bidon sera fixé solidement sur la potence à l'aide d'une sangle
- Sur la potence :
 - 1 crochet sera fixé, permettant ainsi de poser le tuyau et le pistolet (voir photo)
 - 1 tonnelet métallique de 60 litres maximum, homologué ONU 1A1/X-1,6/400
 - 1 compteur/débitmètre étalonnage Atex est autorisé (Réf. ID-japytex)

Dans un esprit d'équité, le kit « JAPY » sera identifiable par les commissaires techniques du TTE.

ET

3. Extincteur

Chaque concurrent devra posséder OBLIGATOIREMENT un extincteur de 5kg poudre, autorisé par la liste N°6 de la FFSA.

PROCÉDURE

- La voiture doit-être dirigée vers son emplacement d'arrêt, par une seule personne, à l'aide d'une "Sucette". (Dim 200x200 mm ou Diam 300 mm). Aucune autre personne ne doit se positionner devant la voiture avant l'arrêt complet
- Le ravitaillement en carburant est interdit à l'intérieur du stand
- Les 4 roues doivent être posées sur le sol, le moteur arrêté, les portières fermées (sauf dérogation de l'organisateur)
- Aucune intervention mécanique n'est autorisée pendant le ravitaillement
- Le pilote peut rester seul à bord du véhicule
- Pendant le remplissage de carburant, le changement de pilote est interdit
- Un chiffon absorbant, tenu par le préposé au ravitaillement est obligatoire durant l'opération
- Il est recommandé d'utiliser une protection de roue, genre toile ininflammable, sous le bouchon de réservoir afin d'éviter les dégâts provoqués par un éventuel écoulement du carburant
- L'assistant "incendie" sera muni d'un extincteur de 5 kg à poudre pour hydrocarbure, en cours de validation (date de validation inférieure à 2 ans) goupille de sécurité enlevée
- L'utilisation d'un extincteur du circuit n'est autorisée que dans un cas de force majeure
- Les 3 préposés au ravitaillement doivent être équipés d'une combinaison, d'une cagoule, et une paire de gants conformes aux normes 8856-2000 (avec lunettes de type "tous travaux") ou casque intégral, visière fermée
- Le Team Manager/Chef d'équipe sera tenu pour responsable des ravitaillements et de la sécurité des personnels
- Pendant l'arrêt au stand d'une voiture, seuls le Team Manager et les ravitailleurs sont autorisés sur la pitlane
- Le Team Manager/Chef d'équipe sera responsable des mesures de sécurité
- L'utilisation de tout équipement électromécanique est interdite à proximité des voitures pendant les opérations de ravitaillement
- L'équipe de ravitaillement ne peut sortir du stand qu'après l'arrêt du véhicule

CONTACT POUR LES COMMANDES

Société JAPY – FLOZE Julien / 1120, avenue Oehmichen / 25460 ETUPES - France

Tél. 03 81 96 16 47 – 06 13 20 18 24 / Email : j.floze@pompes-japy.com

Le kit de ravitaillement est à commander exclusivement auprès de la Société JAPY



LE TTE NE PRENDRA AUCUNE COMMAN

