

REGLEMENT STANDARD COURSE DE COTE DE REGULARITE HISTORIQUE SPORTIVE

DEFINITION

Une Course de Côte de Régularité Historique Sportive est inscrite au calendrier national, NPEA ou international de la FFSA et se déroule

- soit en doublure d'une course de côte VHC internationale ou nationale,
- soit uniquement avec des véhicules historiques de régularité sportive

Une course de côte de régularité historique sportive reprend l'ensemble de la réglementation sportive des courses de côtes sachant que le parcours de la course de côte devient un test de régularité.

L'organisateur doit établir un règlement particulier qui devra avoir une présentation identique au règlement particulier type établi par la FFSA.

La vitesse ne doit pas être prise en compte pour le classement.

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. OFFICIELS

Au minimum :

- Un Commissaire Sportif **arbitre**,
- Un Directeur de Course,
- Un Commissaire Technique (facultatif),
- Un Chargé des Relations avec les concurrents (**facultatif**),
- Un ou des juges de fait pour apprécier les ralentissements intempestifs,
- Eventuellement un observateur désigné par la FFSA.

Dans le cas d'une épreuve de doublure, les officiels peuvent être les mêmes que ceux de la course de côte VHC.

1.3. VERIFICATIONS

Les concurrents devront présenter leur permis de conduire, licence ou titre de participation Régularité.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.2. LICENCES

Les pilotes doivent être titulaires :

- soit d'une licence concurrent conducteur valable pour l'année en cours,
- soit obtenir un Titre de Participation Régularité.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES ADMISES

Le meeting est ouvert aux catégories suivantes : (possibilité pour l'organisateur de retenir une ou les deux catégories ci-dessous)

- 1- **Catégorie Régularité Historique : voitures telles que définies dans l'annexe K du Code Sportif de la FIA jusqu'au 31.12.1981. A partir de 1919, les voitures seront réparties en 5 groupes sans distinction de classes selon la même classification que les VHC.**
 - **Groupe 1 – 1919 à 1969**
 - **Groupe 2 – 1970 à 1975**

- Groupe 3 – 1976 à 1981
- Groupe 4 – monoplaces 1919 à 1981 (1985 pour les Formules Ford)
- Groupe 5 – Groupes B

Le PTH n'est pas obligatoire mais il est conseillé.

2- Catégorie Régularité Prestige : voitures de Grand-Tourisme (GT) de série en conformité avec leur homologation routière à partir du 01.01.1982

L'utilisation d'instruments de mesure autres que les instruments de bord d'origine, est interdite.

L'organisateur pourra refuser d'admettre une voiture qui ne satisferait pas à l'esprit et à l'aspect de sa période de référence.

4.2. EQUIPEMENTS DES PILOTES

Un casque **adapté à la pratique du sport automobile** est obligatoire.

Le port de vêtements recouvrant entièrement bras et jambes est obligatoire.

Les matières particulièrement inflammables (nylon ...) sont prohibées.

4.3. NUMEROS DE COURSE

Voir règlement particulier.

4.4. MESURES ET DISPOSITIFS DE SECURITE

Le dispositif de sécurité doit être conforme au règlement standard des courses de côte FFSA.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

7.1 S'agissant d'une épreuve de régularité sportive, la manifestation se déroulera sur route fermée à la circulation publique.

7.2. ESSAIS

Tous les concurrents sont tenus d'effectuer au moins une montée d'essai de bout en bout.

7.3. CONFERENCE AUX PILOTES (BRIEFING)

Voir règlement particulier de l'épreuve VHC.

7.4. DISPOSITIONS PARTICULIERES

7.4.1. Ordre de départ

Pour les essais et la course, les voitures de catégorie 1 partiront en premier, celles de catégorie 2 partant en second.

Dans le cas d'une épreuve de doublure, les concurrents de l'épreuve de régularité partiront derrière les VHC.

7.4.2 Tests de régularité

Il y aura au minimum 2 montées d'essais officiels et 3 montées de course.

Les pilotes doivent parcourir les "montées" de régularité dans le temps qu'ils auront **choisi** **après les** montées d'essais chronométrés.

Trois options de temps seront proposées :

- Un temps supérieur
- Un temps intermédiaire
- Un temps inférieur

Pour être admis à participer à la course, les pilotes devront, après les montées d'essais, communiquer à la Direction de Course, le temps qu'il auront choisi, tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous.

TABLEAU DES TEMPS

Temps supérieur	
Temps intermédiaire	
Temps inférieur	

Pour des raisons de sécurité, le Directeur de Course pourra **augmenter** les temps, notamment en fonction des conditions météorologiques.

Tout concurrent qui réalisera un temps dépassant de plus de 10 % le temps maximal du temps inférieur, pourra être exclu.

Le concurrent ne devra pas effectuer de ralentissement ou d'arrêt pendant son test de régularité.

Une classification sur la base des moyennes réalisées par les pilotes sera établie de la façon suivante :

- Chaque seconde ou fraction de seconde au dessus de la moyenne choisie entraînera une pénalité de même valeur.
- Chaque seconde ou fraction de seconde au dessous de la moyenne choisie entraînera une pénalité du double.

Toutes les pénalités seront exprimées en minutes et secondes.

L'arrivée sera jugée lancée.

ARTICLE 9 - CLASSEMENTS

Pour les essais

- Les essais, étant considérés comme des "tests d'étalonnage", ne seront pas pris en compte pour le calcul des classements.

Pour l'épreuve

- L'épreuve se déroulera en 3 manches.
- Le classement sera établi en fonction du cumul des pénalités accumulées sur les deux manches les moins pénalisées.
- Le vainqueur de chaque catégorie sera celui qui aura le moins de pénalités.
- Les classements seront établis de la façon suivante :
 - Un classement **séparé pour chacune des catégories 1et 2. Le classement de la catégorie 1 distinguera chaque groupe.**

ARTICLE 10. PRIX

Aucun prix en espèces ne sera distribué.

Tous les concurrents classés seront récompensés.