

KENNOL GRAND PRIX DE FRANCE HISTORIQUE 2026 ADDITIF RÈGLEMENT PARTICULIER



200 km du GPFH

Course de 90 minutes maximum



PRÉAMBULE

Dans le cadre du **KENNOL Grand Prix de France Historique**, une course de 90 minutes maximum dénommée « 200 km du GPFH » pourra être organisée par l'ASA Classic. L'engagement et le paiement seront à renvoyer au Promoteur (HVM Racing) de l'épreuve. Sauf dispositions contraires du présent règlement, l'épreuve est organisée conformément au Règlement Standard des Circuits Asphalté FFSA en vigueur ainsi qu'au règlement particulier de l'épreuve.

DONNÉES PRINCIPALES

Durée de course	90 minutes maximum
Équipages	1 à 3 pilotes
Arrêts obligatoires	2 arrêts aux stands
Temps minimum par arrêt	2 min 30 s
Fenêtre arrêt n° 1	entre la 22e et la 38e minute de course
Fenêtre arrêt n° 2	entre la 52e et la 68e minute de course
Ravitaillement	autorisé uniquement dans la zone dédiée et pendant les fenêtres d'arrêt
Volume maximal distribué	20 L par arrêt sauf dérogation demandée.

ARTICLE 1 – FORMAT DE L'ÉPREUVE

- 1.1 La course « 200 km du GPFH » se dispute sur une durée de 90 minutes maximum.
- 1.2 Les équipages sont composés de 1 à 3 pilotes au maximum.
- 1.3 Tous les équipages ont l'obligation d'effectuer 2 arrêts aux stands.
- 1.4 À chaque arrêt aux stands, un temps minimum de 2 min 30 s doit être respecté.
- 1.5 Le premier arrêt aux stands obligatoire doit intervenir entre la 22e et la 38e minute de course.
- 1.6 Le deuxième arrêt aux stands obligatoire doit intervenir entre la 52e et la 68e minute de course.
- 1.7 Les voitures ne peuvent se diriger vers la zone dédiée au ravitaillement qu'au cours des intervalles de temps précités. Toute voiture participant à la course doit être dotée d'une trappe à essence accessible.

ARTICLE 2 – VOITURES ADMISES

2.1 Les inscriptions sont ouvertes aux berlines, GT et prototypes (< 3,0 L) jusqu'au 31/12/2000, répartis dans les classes suivantes :

Classe	Définition	Période / limite
Berlines / GT	Période PTH pré 1990	jusqu'au 31/12/1990
Berlines / GT	Période PTH Post-1990	jusqu'au 31/12/2000
Prototypes	> 2,0 L (< 3,0 L)	jusqu'au 31/12/2000
Prototypes	< 2,0 L	jusqu'au 31/12/2000

2.2 Toutes les voitures doivent être conformes aux règlements d'époque, à leur PTH le cas échéant, ainsi qu'à leurs fiches d'homologation.

2.3 Une catégorie « invités » pourra être constituée pour des autos hors période, sur validation à la seule discrétion de l'opérateur du plateau.

2.4 Les Groupe C et les monoplaces ne sont pas admis.

2.5 Les boîtes de vitesses à commande séquentielle sont interdites, quelle que soit la voiture.

ARTICLE 3 – CLASSES ET RÉAFFECTATION

3.1 La répartition des voitures dans les différentes classes est effectuée en fonction du type de voiture et de leurs performances, à l'initiative du promoteur.

3.2 En plus du podium général, des podiums par classe pourront être organisés à partir de 5 concurrents prenant le départ dans une même classe.

3.3 Le promoteur se réserve le droit de réaffecter une voiture dans une autre classe en fonction de ses performances observées, afin de préserver l'équilibre du plateau.

ARTICLE 4 – AGRÉMENT ET ENGAGEMENTS

4.1 Toutes les voitures doivent être préalablement agréées par le commissaire technique du championnat avant de pouvoir participer à une épreuve.

4.2 La réception d'une facture générée automatiquement par le site internet ne constitue pas une confirmation d'engagement.

4.3 Procédure d'agrément : compléter la fiche d'agrément « 200 km » figurant en annexe du présent règlement, puis la soumettre au commissaire technique pour validation.

4.4 En cas d'incertitude sur la puissance réelle de la voiture, l'organisateur pourra demander au concurrent, avant tout agrément, de produire la fiche d'un passage au banc de puissance.

4.5 Le poids déclaré par le concurrent sur sa fiche d'agrément fera foi pour les contrôles de pesée.

4.6 La FFSA ainsi que le promoteur HVM Racing se réservent le droit de refuser toute candidature, sans avoir à justifier leur décision.

4.7 Les inscriptions et engagements ne sont officiels qu'après confirmation expresse du promoteur.

ARTICLE 5 – CONFORMITÉ TECHNIQUE

5.1 Les voitures doivent être présentées dans une spécification de période.

5.2 Toutes les modifications apportées au modèle de base, lorsqu'elles existent, doivent être renseignées dans la fiche d'agrément pour validation par le commissaire technique.

5.3 Il appartient au concurrent d'apporter la preuve qu'une voiture de même type que la sienne a bien participé à des compétitions dans la même définition technique avant le 31/12/2000.

5.4 La fiche d'agrément (Annexe 1) validée devient la référence technique de la voiture et sert de base aux contrôles ultérieurs de conformité.

5.5 Aucune inscription ne pourra être enregistrée sans fiche d'agrément dûment complétée par le concurrent.

5.6 Les voitures disposant d'un PTH ou d'un PTN sont dispensées de fiche d'agrément. Dans ce cas, une copie du PTH / PTN devra être transmise au commissaire technique.

5.7 Une voiture devra demeurer intégralement conforme à son PTH ou à sa fiche d'agrément pendant toute la durée de la compétition.

ARTICLE 6 – ESSAIS QUALIFICATIFS, ORDRE DE DÉPART ET RELAIS

6.1 Chaque pilote engagé devra obligatoirement participer aux essais qualificatifs.

6.2 Pour prendre le départ de la course, tout équipage composé de plus d'un pilote devra communiquer au plus tard lors du briefing, au directeur de course, l'ordre de rotation des pilotes selon le schéma suivant :

- Pilote 1 : relais n° 1
- Pilote 2 : relais n° 2
- Pilote 3 : relais n° 3

6.3 Il est strictement interdit de modifier cet ordre sans l'accord préalable de la direction de course. Des contrôles seront effectués en sortie de pit lane et les commissaires se réservent le droit de ne pas autoriser le départ du pilote ne respectant pas l'ordre déclaré.

ARTICLE 7 – PROCÉDURES DE DÉPART

7.1 Retard en pré-grille : dans le cas où un pilote se présente après le départ du véhicule de sécurité qui suit le peloton lors du tour de reconnaissance, il pourra prendre le départ depuis les stands après le passage du peloton à l'extinction des feux, à condition que la grille ne comporte pas de suppléants.

7.2 Arrêt lors du tour de reconnaissance : lorsqu'un pilote immobilise son véhicule lors du tour de reconnaissance, le véhicule de sécurité vérifie si ce véhicule peut rejoindre immédiatement, et devant lui, la grille de départ. S'il peut être ramené au stand, il pourra prendre le départ selon les modalités prévues ci-après. Dans le cas contraire, le pilote sera considéré comme ayant abandonné et le véhicule sera dégagé aussitôt de la piste.

7.3 Arrêt aux stands après le tour de reconnaissance : lorsqu'un pilote rejoint la zone des stands, par ses propres moyens ou non, à l'issue du tour de reconnaissance, il pourra prendre le départ depuis les stands à l'extinction des feux, après le passage du peloton. S'il existe un ou plusieurs suppléants pour la course, le concurrent concerné sera placé comme dernier suppléant. Lorsque la voiture est arrêtée dans la zone des stands devant son emplacement, les interventions mécaniques, à l'exception de tout ravitaillement en carburant, sont autorisées. Dès lors que la voiture a rejoint sa place sur la grille de départ, elle ne peut quitter son emplacement pour rejoindre les stands sans l'autorisation du directeur de course ; elle sera alors soumise aux dispositions qui précèdent.

ARTICLE 8 – BRIEFING, SÉCURITÉ ET PARC FERMÉ

8.1 À l'issue des confirmations d'engagement, tous les pilotes inscrits à la compétition devront impérativement assister au briefing.

8.2 Toute personne prenant part à la compétition est réputée connaître les règlements et s'engage à s'y soumettre sans restriction, ainsi qu'aux décisions de l'autorité sportive et aux conséquences qui pourraient en résulter.

8.3 La feuille d'émargement constitue la liste des personnes autorisées à participer à la compétition. Tout oubli de consultation du briefing vidéo, tout refus ou oubli de signature pourra entraîner le refus de participation à la compétition.

8.4 En cas de procédure de drapeau rouge pendant une fenêtre d'ouverture des stands, toutes les voitures seront placées sous le régime du parc fermé.

8.5 En cas d'interruption des qualifications ou de la course consécutive à la présentation du drapeau rouge, les concurrents se trouvent également sous le régime du parc fermé et devront se conformer aux instructions du directeur de course ou de ses assistants.

ARTICLE 9 – RAVITAILLEMENT

9.1 Conformément à l'article 7.5 du Règlement Standard des Circuits Asphalte, le ravitaillement est autorisé uniquement dans la zone dédiée, avec un maximum de 20 L distribués par arrêt, sauf dérogation. Sauf dérogation, les commandes de ravitaillement en essence doivent être adressées au promoteur et validées par celui-ci au plus tard le 30/04/2026.

9.2 La distribution du carburant sera effectuée exclusivement par les équipes du fournisseur officiel Sodifuel.

9.3 Les membres de ces équipes seront équipés d'une cagoule, de gants ininflammables conformes aux normes FIA, d'une combinaison conforme aux normes FIA et de lunettes de protection.

9.4 Le port et l'utilisation des radios ainsi que des téléphones portables sont interdits dans la zone de ravitaillement.

9.5 La zone est exclusivement dédiée au ravitaillement. Elle est interdite au public ; seuls les officiels, les équipes de sécurité, les équipes dédiées au ravitaillement et le pilote peuvent y accéder. Deux pompes au minimum y seront installées.

ARTICLE 10 – PÉNALITÉS, DISQUALIFICATION ET COMPORTEMENT

10.1 Seules des pénalités sportives pourront être appliquées aux concurrents.

10.2 En cas de non-respect des fenêtres d'arrêts obligatoires définies aux articles 1.5 et 1.6, l'équipage se verra infliger une pénalité de 2 min 30 s, majorée de 40 secondes forfaitaires correspondant au temps de traversée de la pit lane.

10.3 En cas de non-respect de l'ordre de passage des pilotes défini à l'article 6.2, l'équipage se verra infliger une pénalité pouvant aller jusqu'à l'obligation de repasser par les stands afin d'effectuer le changement de pilote conformément à l'ordre préalablement déclaré.

10.4 Le collège des commissaires sportifs pourra prononcer la disqualification d'un pilote. La disqualification peut porter sur tout ou partie de la compétition (essais libres, essais qualificatifs, course, etc.).

10.5 En cas de disqualification, les pilotes classés après le pilote disqualifié ne remonteront pas d'une place au classement.

10.6 Le collège des commissaires sportifs pourra, s'il le juge utile et en motivant sa décision, transmettre à la FFSA ou à l'ASN du licencié une demande de sanction complémentaire.

10.7 Aucun comportement agressif, antisportif ou dangereux ne sera toléré.

10.8 Tout pilote dont le comportement sera jugé agressif, antisportif ou dangereux pourra être exclu de l'épreuve et/ou de l'épreuve suivante par les commissaires sportifs, sans remboursement des droits d'inscription.

ARTICLE 11 – CLASSEMENTS

11.1 Un classement scratch des équipages sera établi.

11.2 Des classements par classe, hors catégorie « invités », seront établis pour les catégories suivantes :

- Berlins / GT – période PTH jusqu'au 31/12/1990
- Berlins / GT – post-1990 jusqu'au 31/12/2000
- Prototypes > 2,0 L jusqu'au 31/12/2000
- Prototypes < 2,0 L jusqu'au 31/12/2000

Le classement est établi pour les équipages et non pour chaque pilote individuellement.