



GRAND PRIX HISTORIQUE de DAKAR 2011

REGLEMENT GENERAL

1 – Organismes

La société REVE d'AFRIQUE organisera le premier GRAND PRIX HISTORIQUE de DAKAR® 2011 en conformité avec les Règlements de la Fédération Sénégalaise de sport Automobile et Motocycliste FSAM, ouverts à ses seuls membres ou aux détenteurs d'une licence FIA adaptée.

2 – Date

Le 'GRAND PRIX HISTORIQUE de DAKAR' aura lieu les 07, 08 et 09 Décembre 2011.

3 – Concurrents et Pilotes

Les concurrents/pilotes doivent être en possession d'une licence nationale FSAM ou FFSA de niveau Régional (RCC) au minimum (ou d'un ASN reconnu de l'UE)

A défaut ils pourront demander à la FSAM et préalablement à l'épreuve un titre de participation temporaire valable pour une seule manifestation.

4 – Engagement à l'épreuve

Tout pilote désirant **participer à une épreuve** devra envoyer le formulaire d'engagement avant la date de clôture figurant sur celui-ci, accompagné d'un versement représentant le montant des droits d'engagement.

Le formulaire d'engagement est téléchargeable sur le site www.circuitdedakar.com

L'engagement ne deviendra effectif qu'après avoir été confirmé par l'organisateur.

Aucun remboursement des droits d'engagements ne sera effectué en cas d'annulation après la date de clôture.

5 - Inscription d'une voiture

La voiture doit préalablement être agréée par l'organisateur pour pouvoir participer.

Pour cela Il faut compléter et renvoyer une demande d'agrément à info@circuitdedakar.com

La voiture ne sera admise qu'après confirmation écrite.

Le formulaire de demande d'agrément de la voiture est téléchargeable sur www.circuitdedakar.com

6 - Voitures éligibles

Elles doivent correspondre à l'une des 2 catégories ci-dessous

Les voitures doivent être en possession d'un Passeport Technique de la FIA ou d'un ASN de l'UE, voire d'un Agrément de la FSAM.



6 – 1 Catégorie Berline «XLprod Cup »

Les Voitures de Tourisme (T) et de Tourisme de Compétition (TC) , les voitures de Grand Tourisme (GT) et Grand Tourisme de Compétition (GTS) ainsi que les véhicules issus des Coupes de Marques tels que définis par l'Annexe K de la FIA.

Périodes FIA concernées : E,F,G,H,I,J

6 – 2 Catégorie Proto « Proto Cup »

Les Voitures de Courses Biplaces, les Voitures Prototypes de Grand Tourisme (GTP) tels que définis par l'Annexe K de la FIA.

Cylindrée maxi des protos : 2 litres

Périodes FIA concernées : E,F,G,H,I et J

7 - Conformité

Le concurrent certifie la sincérité de ses déclarations.

Il informera de toute modification apportée à son véhicule par rapport à ses déclarations initiales.

Le concurrent doit pouvoir prouver la conformité de son véhicule avec le règlement de la catégorie qu'il revendique, entre autre il doit pouvoir fournir le **Règlement de la période**.

Le simple fait de s'engager à l'épreuve est la reconnaissance par le concurrent de la totale conformité de sa voiture et de son équipement personnel avec le présent règlement et les règles FSAM et FIA.

8 - Vérifications

Des vérifications de tous ordres pourront être effectuées à tout moment à l'initiative de l'organisateur. En cas de non-conformité des pénalités pourront être décidés, pouvant aller jusqu'au refus de concourir.

9 - Sécurité

Equipements obligatoires pour le pilote :

Le pilote doit porter les équipements de sécurité figurant dans le **Règlement Standard des Circuits FFSA** qui sera considéré comme référentiel en cette matière.

Voitures :

Toutes les voitures engagées doivent être en bon état de fonctionnement et de présentation.

Les commissaires techniques pourront exclure une voiture qui semblerait présenter des défaillances.

Les voitures doivent être conformes aux règles de sécurité de l'annexe K de la FIA.

10 - Précisions techniques applicables à toutes les classes

Extincteurs : réglementation FSAM (équivalence d'avec la FFSA)

Pneus historique à dessins (Dunlop, Avon,...).

Les slicks ne sont pas autorisés pour les voitures en dessous de 1973.

Transpondeur obligatoire (fourni par l'organisateur)

Tous les points non spécifiés dans le présent règlement doivent être conformes au règlement d'origine de la catégorie dans laquelle la voiture est classée.



11 – Grand Prix Historique de Dakar- Format

L'épreuve est assimilée à une Epreuve Nationale à Participation Etrangère (ENPEA) et ne compte pour aucun championnat.

Le Grand Prix Historique de Dakar se déroule sur deux journées, la journée des contrôles administratifs et techniques faisant partie intégrante du meeting.

Le format du Grand Prix Historique de Dakar est le suivant :

Essais Privés en option le mercredi 7 décembre 2011.

Course : 60'(QP) + 120' R1 + 120' R2

Essais Qualificatifs et course 1 - le jeudi 8 décembre 2011.

Warm-up et course 2 - le vendredi 9 décembre 2011.

Minimum un (1) et maximum quatre (4) pilotes par voiture.

Pit Stops obligatoire et changement de pilote :

Deux (2) pit stops sont obligatoires à chaque manche de la course.

Ces 2 pit stops seront valables à tout moment durant la manche.

- Il sera alors possible de changer de pilote, sinon le pilote en course devra rester à l'arrêt dans sa voiture durant 60 secondes minimum.
- Pendant ces arrêts aux stands, les interventions mécaniques sont autorisées.
- Si un minimum de 2 pit stops n'a pas été effectué durant la manche, l'équipage sera sanctionné par le collège des commissaires sportifs.

Tous arrêts aux stands devront se faire moteurs arrêtés.

L'organisateur se réserve le droit de modifier le format des courses.

12 – Déroulement de l'Epreuve

Course

Longueur :

2 x 120 minutes.

Procédures de départ :

La procédure de départ lancé devra être utilisée.

La grille de départ sera affichée 1 heure après les essais officiels.

La grille de départ sera de la forme 2 x 2 en ligne dans l'ordre des meilleurs temps réalisés aux cours des essais qualificatifs.

Si deux ou plusieurs voitures ont réalisé le même temps, la priorité sera donnée à celui qui l'a réalisé le premier.



Départ :

H-45mn Ouverture de la voie des stands – Klaxon long

H-10mn Fermeture de la voie des stands et de la zone de ravitaillement – Klaxon long

Pendant cette période, les voitures feront un ou plusieurs tours du circuit en passant par la voie des stands pour la mise en grille.

H-5mn Départ du tour de lancement derrière la voiture officielle ou safety car (drapeau vert)

H Départ lancé si feu rouge est éteint.

Si clignotant jaune avec feu rouge, un tour de formation en plus, sous direction de la voiture pôle position.

Si une voiture est en difficulté, et ne peut pas partir à H-5 ou H-15, elle sera poussée vers les stands, d'où elle prendra le départ après la dernière voiture, au feu vert.

Toute voiture se trouvant dans les stands au moment du départ ne partira qu'après avoir reçu l'autorisation donnée par le feu vert à la sortie de la voie des stands.

Les changements de roues ne pourront pas être autorisés sur la grille de départ.

Si une ou plusieurs voitures doivent être retirées de la grille, les intervalles ne seront pas comblés.

Cas des suppléants :

Un abandon est officiellement validé quand le team manager de l'écurie vient l'indiquer à la direction de course.

Si une écurie a plusieurs voitures, les pilotes d'un véhicule du team ayant abandonné deviennent automatiquement suppléants sur les autres voitures du même team dès l'officialisation de l'abandon.

Arrivée :

Le drapeau à damiers sera présenté sur la première voiture de tête franchissant la ligne à la fin de la course.

Procédure Safety Car :

Quand l'ordre sera donné d'utiliser la Safety Car pendant la course, tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux jaunes agités et un panneau "SC", qui seront maintenus jusqu'à la fin de l'intervention. A la ligne de départ, le feu clignotant jaune sera allumé. Tous les véhicules doivent ralentir et tout dépassement sera strictement interdit.

Les détails la procédure SC seront expliqués par le Directeur de Courses lors du briefing.



Spécificités :

- En cas de sortie de route ou de panne sur le circuit pendant l'épreuve, les voitures pourront être remorquées jusqu'au stand sous la procédure safety car afin de reprendre la course après réparations et contrôle des commissaires techniques.
- En cas de panne ou de problème dans la voie des stands, demandant une marche arrière, le pilote devra arrêter son moteur et pourra être alors poussé devant son box par ses mécaniciens. Toute marche arrière au moteur sur la voie des stands ou prise de celle-ci à l'envers pourra entraîner l'exclusion.
- En cas de panne sur la piste, les réparations doivent être effectuées par le pilote seul avec les outils transportés dans la voiture.
- Il est permis de faire démarrer les voitures en les poussant à tous points du circuit pendant l'épreuve mais sous le contrôle des officiels de la course.
- L'organisateur est seul compétent quant à l'affectation des stands et des emplacements dans les parcs concurrents.
- Tout changement de pilote est interdit pendant le ravitaillement.
- Les changements de pilotes se feront devant le stand du team.
- Pendant les interventions devant les stands, seuls sont autorisés à intervenir :
 - o 2 mécaniciens maximum pour les réparations, l'entretien et le changement de roues.
 - o le team manager. Celui-ci peut éventuellement aider ses 2 mécaniciens.
soit 3 personnes au total.Toutes les autres personnes devront se trouver à l'intérieur du stand sous peine de sanction.
- Le pilote descendant de la voiture peut aider son coéquipier à se sangler et à l'installation dans la voiture.
- Le nombre de mécaniciens intervenant sur la voiture n'est pas limité lorsque la voiture est à l'intérieur du stand.

Numéros de course :

L'organisateur attribuera, à chaque voiture, un numéro de course. Les numéros fournis par l'organisateur incluront la publicité obligatoire.

Chaque concurrent doit prévoir une espace assez large sur les deux portes avant et sur le toit.

Zone des stands

Sauf disposition particulière annoncée lors du briefing, la vitesse sur la voie des stands est limitée à 50 km/h sous peine des pénalités ci-après :

- Essais qualificatifs
Annulation des temps réalisés par la voiture fautive durant la séance jusqu'à l'heure de l'infraction.
- Course
 - o 1ère infraction : « Passage par la voie des stands » (Drive Through). Arrêt au box ou zone de ravitaillement est interdit.
 - o 2ème infraction : sanction pouvant aller jusqu'à la mise hors course sur décision des commissaires sportifs.



Ravitaillement :

- La présence d'essence dans les stands, durant la totalité de l'épreuve, est formellement interdite pour des raisons de sécurité évidentes.
- Le ravitaillement s'effectuera dans un espace réservé moteur coupé. Il est prévu 6 postes de ravitaillement du type « pistolet station essence ».
Aucuns autres types de ravitaillement ne sera permis.
- Il sera prévu une personne de l'organisation à chacun de ces postes pour veiller au bon fonctionnement du ravitaillement. Un (1) mécanicien par team devra servir la voiture. Cette personne sera équipée d'une combinaison, cagoule, gants, lunettes ou casque ininflammables. Il est interdit de travailler sur la voiture (pression, laver le par brise, etc,...) ou de changer de pilote à la pompe. Sera également présent un officiel afin de s'assurer que les consignes de sécurité soient respectées. Dans le cas contraire, le Directeur de Course pourra infliger une pénalité au team impliqué.
- Les concurrents devront obligatoirement se servir du carburant fourni par le circuit qui leur facturera l'essence réellement consommée.
- Aucun additif n'est autorisé, sauf les additifs de substitution au plomb.
- Les pilotes auront le choix de se ravitailler à leur convenance.
- L'entrée dans la station de ravitaillement se fera uniquement en passant par la voie des stands.
- La reprise de la piste s'effectuera obligatoirement à la sortie des postes de ravitaillement.
- En cas de panne, dans le parc de ravitaillement, la voiture sera sortie et poussée jusqu'au paddock.
- Type de carburant : Avgas 100LL, conforme à l'article 252-9 de l'Annexe J.

Garantie de dépense : chaque concurrent devra adresser à l'organisateur, par voiture inscrite, une provision pour frais d'essence, dont le montant sera défini dans le règlement particulier de chaque épreuve.

13 – Classements

Un classement sera établi pour le cumul des deux courses.

Il y aura 2 grandes catégories :

Les périodes E et F de 1947-1965, et les périodes G,H et I de 1966-1981.

Dans ces 2 catégories il y aura 2 sous-catégories, c'est-à-dire celle des moins de 2L et celle des plus de 2L.

Seront appelés sur le podium les équipages les mieux classés au scratch ainsi que les différentes catégories.

14 – Diffusion des informations

Dès ouverture des engagements, tous les documents seront expédiés exclusivement via internet.

Il est donc obligatoire de disposer d'une adresse e-mail pour s'inscrire.

Les concurrents sont seuls responsables du bon fonctionnement de leur boîte e-mail.

15 – Comité

S'agissant de courses d'un Club privé, les décisions, pénalités etc... seront prises au sein du Club.

En cas de litige, le Comité d'organisation pourra être appelé à statuer sur les cas délicats.

Tout comportement dangereux en piste (zigzag, bouchonnage, etc..) entrainera la convocation de l'intéressé devant le Comité d'organisation qui pourra prendre toute sanction qu'il jugera appropriée celle-ci pouvant aller d'une pénalité jusqu'à l'exclusion du Club.

Les décisions du Comité d'organisation sont sans appel.